

DUCATI MULTISTRADA V2 // VOGUE 625DSX // YAMAHA TÉNÉRÉ 700 RALLY

MOTOCICLISMO

COMPARATIVA GRANDES VINTAGE

VIVIENDO ENTRE DOS ÉPOCAS

BMW R 12 S / KAWASAKI Z900 RS / TRIUMPH SPEED TWIN 1200 / YAMAHA XSR900

2.660
MAYO 2025
6€
02660
8 414520 000020

SUPERPRUEBA
TRIUMPH
TIGER SPORT 800

COMPARATIVA MAXI NAKED
HONDA CB1000 HORNET SP / **SUZUKI** GSX-S1000

**#NO TE LA
JUEGUES**

**CONDUCE
SEGURO
CON LS2**

LS2

GANAR
100€ EN GASOLINA CADA DÍA



**¡PARTICIPA EN
NUESTRO SORTEO!**

DESDE
-20%
EN CASCOS

*Compra productos LS2 con un valor mínimo de 99€. Promoción válida desde el 01/06/25 al 31/07/25. Consulta condiciones en "LS2helmets.com/sorteos/no-te-la-juegues"

EDITORIAL

MARC CONTRA MÁRQUEZ

Estamos asistiendo a una primera parte del Mundial de MotoGP realmente apasionante, y curiosamente no es precisamente porque no tengamos claro quien es el dominador absoluto este año, sino por lo incierto del resultado de las carreras, que dependen casi exclusivamente de lo que finalmente haga Marc Márquez. Con su llegada al equipo oficial Ducati ha dejado claro que es el piloto más rápido de la parrilla, ha marcado territorio desde los primeros entrenamientos previos al inicio del campeonato, y se ha encargado de realizar una tarea de desmigado mental de sus rivales con su dominio en los entrenamientos y en las carreras. Y sin embargo, por dos veces, el líder del Mundial es su hermano Alex, que ha seguido una trayectoria mucho menos espectacular, escoltando a su hermano en la mayoría de las carreras, pero acabando todas, y salvo una, en el podio. Su victoria en Jerez le encumbra definitivamente en la historia del motociclismo de nuestro país, pero parece claro que todo el mundo cree que el título está en manos de su hermano si no ocurre una fatalidad.

Lo que no se puede negar es que en mayor o medida dependiendo de las circunstancias, Marc ha seguido siempre a lo largo de su trayectoria una misma filosofía, la de ganar a toda costa. Ha sufrido múltiples caídas por buscar los límites de su moto para conseguirlo. A veces competía con motos complicadas o que tenían puntos débiles respecto a otras, algunas eran realmente buenas, otras peor que regulares, pero siempre ha pilotado al máximo. Con la llegada al equipo oficial de Ducati, que tiene de largo las mejores motos de la parrilla, y su adaptación inmediata que le ha permitido ser el más rápido de todos, creíamos que iba a gestionar a la perfección esta situación. Las consecuencias de su grave lesión en el brazo, que le ha tenido años mermado físicamente habían cambiado su gestión del riesgo, pero parece que no lo suficiente. Este año está compatibilizando carreras de fantástica estrategia como las de Argentina o Qatar, con otras en que suma cero. Ha perdido hasta 50 puntos, que serían al menos 60 con sus rivales en sus dos caídas, cada una diferente. En Jerez volvimos a ver al Marc que recordábamos ansioso desde la primera curva por colocarse en cabeza, un contraste con el de otras carreras. Todos opinamos que sólo él puede evitar ganar el título, y se encarga de recordárnoslo de vez en cuando.

DE UNA U OTRA FORMA, MARC
MÁRQUEZ HA MANTENIDO
SIEMPRE SU FILOSOFÍA



En Jerez hemos disfrutado de otro triplete de pilotos españoles, el repuesto de los consagrados está más que nutrido, pero para muchos este dominio absoluto de España e Italia no es precisamente de su agrado, especialmente para quienes manejan las finanzas del negocio. En breve Liberty Media se hará con las riendas de Dorna si no ocurre algo inesperado, y los americanos seguro que cambian esta situación. Una de las direcciones en que MotoGP tiene que avanzar es en su universalización, y para ello necesita que sus actores lo sean, y no sólo en los papeles secundarios como ocurre hoy en día con la mayoría de los pilotos que no son de estos dos países, por mucho que algunos empleen otras nacionalidades alternativas. No es una tarea fácil, porque en las carreras el talento es mucho más importante que cualquier otra cosa, y tanto España como Italia llevan décadas fomentando el motociclismo desde la base y cuentan con instalaciones de primer nivel y dinero para crear toda esa manera de ases de las dos ruedas.

El Mundial de MotoGP va a cambiar, y también lo ha hecho en muchos aspectos la propia comunicación, incluso la nuestra en algunos temas, uno de ellos precisamente sus carreras. La inmediatez se ha hecho la reina en sus noticias, y hemos pasado de encontrarla en el papel a buscarla en las páginas escritas de Internet, a los impactos en las Redes Sociales, y ahora también en sus plataformas audiovisuales.

En MOTOCICLISMO nos vamos adaptando a todo este avance, pero sin olvidar ninguno de los medios, cada uno con su finalidad. El papel es el soporte de la reflexión y el análisis, la página web de la información, las Redes Sociales de los impactos y ahora con nuestro nuevo formato de Hospitality en vídeo y podcast, en directo en cada GP en el propio circuito, de la información que no está al alcance de quienes no asisten a las carreras. Y vamos a seguir ampliando soportes, no te lo pierdas. **M**

MOTOCICLISMO

Directora General Motor: María Wandosell Alcina
Consejero Editorial Honorífico de Motos:
Augusto Moreno de Carlos
Director: Pepe Burgaleta
Directora de Arte: Virginia Ortiz

Redacción: Chechu Lázaro, Santiago Ayala
y Marcos Abelenda.

Colaboradores y Corresponsales: Juan Pedro de la Torre,
Dennis Noyes, Joan Carles Orengo, Keko Ochoa, Roberto
Ruiz, Emilio Scotto, Mónica Pino, Neil Spalding, Adam
Child, Manolo López, Mariano Urdín, Kevin Cameron y
Carlo Pernat. Fotografía: Alejandro Cubino, Félix Macías
y Jaime Olivares.

Departamento de Arte: Ana Callejo, Ramón Cánovas,
Francisco Javier Hernández y Cristina Ruiz.

Tecnología Editorial: Tomás García (Director),
Alberto Vicente (Adjunto al Director).

Producción: Manuel Torres.

Publicidad: Raúl Moreno rmoreno@slib.es
Client Services: Begoña Calvo y Raquel Carrasco
coordinacionpublicidad@slib.es.

Eventos Motor: Raúl Moreno (Director)
eventos_motor@slib.es

SPORT LIFE
MOVILIDAD, COMUNICACIÓN Y EVENTOS

Presidenta y Consejera Delegada: María Wandosell
Director General de Deportes: Francisco J. Chico
Director Financiero RRHH y Operaciones: Carlos Martínez

Sede Madrid: Tel.: **91 347 01 00**.
Nestares, 20. C.P. 28045 Madrid.

SUSCRIPCIONES Y NÚMEROS ATRASADOS:
Email: suscripciones@slib.es Teléfono: **91 060 44 83**
Web: suscripciones.sportlifeiberica.es
Horario: Lunes a Viernes de 09:00h a 18:00h.
Julio y Agosto de 08:00h a 15:00h

Información puntos de venta:
encuentratuklosco@logista.es

MOTOCICLISMO contiene material editorial de la revista
alemana editada por Motor Presse Stuttgart GmbH & Co.KG

MOTORRAD

Imprime: ROTOCOBRI Ronda de Valdecarrizo nº 13.
28760 Tres Cantos (Madrid).
Distribuye: Compañía de Distribución Integral de
Publicaciones Logista, S.L. - Calle del Trigo, 39 - Edif. B
- Pol. Ind. Polvoranca - 28914 Leganés (Madrid) - Tfno.:
91 665 71 58.
Transporte: Transportes Boyaca S.L. Carretera M-206
Loeches A Torrejón De Ardoz (km 4.500), Loeches
(Madrid) - Tfno.: 918 30 45 91

Depósito legal: M-197 - 1958
© Prohibida la reproducción total o parcial de textos,
dibujos, gráficos y fotografías, sin la previa autorización.
Esta publicación es miembro de la Asociación de Revistas de
Información (ARI) y de la Sección española de la Federación
Internacional de la Prensa Periódica (FIPP). Precio: 6 euros,
IVA incluido. Canarias: 6,15 euros, gastos de transporte
incluidos. Ceuta y Melilla: 6 euros, gastos de transporte
incluidos. Printed in Spain

ARI
Asociación de Revistas de Información

FIPP

EMPRESAS POR LA
MOVILIDAD
SOSTENIBLE

PEFC

PEFC/14-38-00298

PEFC Certificado

El papel de esta
publicación procede
de bosques
gestionados de forma
sostenible

www.pefc.es

www.motociclismo.es

[motociclismo.es](https://www.facebook.com/motociclismo.es)

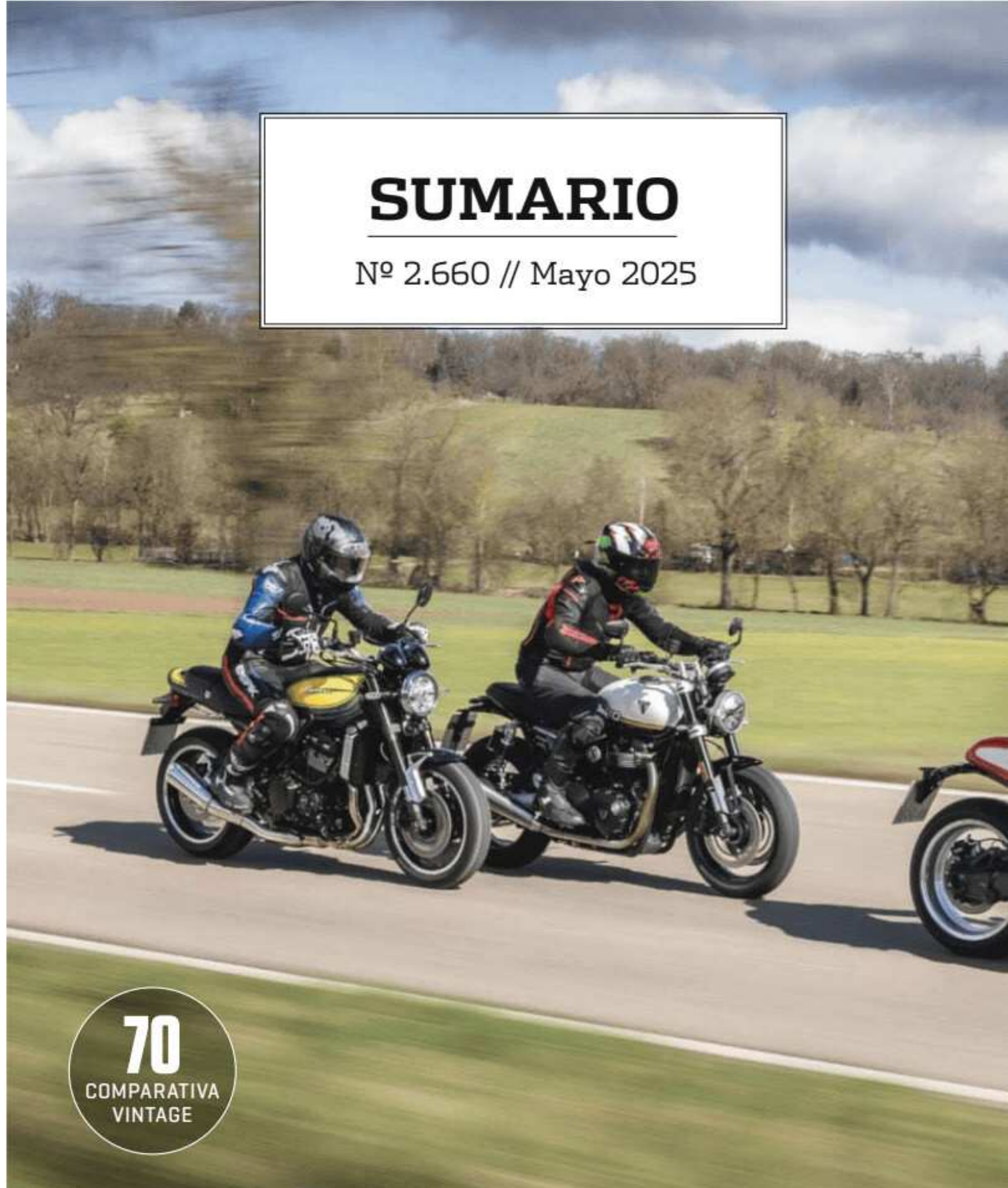
[@motociclismo_es](https://twitter.com/motociclismo_es)

motociclismo@slib.es

[motociclismo_es](https://www.instagram.com/motociclismo_es)

SUMARIO

Nº 2.660 // Mayo 2025



70
COMPARATIVA
VINTAGE



114
MOTOGP EN
JEREZ



84
NEUMÁTICOS
TRAIL

- 3 EDITORIAL**
Marc contra Márquez
- 6 BOSS HOSS**
A lo inmenso
- 8 MOTOFLASH**
La actualidad del mundo
de la moto
- 14 DUCATI MULTISTRADA V2 S**
Con un nuevo motor y un
carácter más asfáltico
- 18 VESPA GTS 310 SUPER**
La Vespa más grande
- 22 SILENCE S01/S01+**
La eléctrica más exitosa
se renueva
- 26 HARLEY-DAVIDSON
PAN AMERICA 1250 GT**
La opción crossover
- 30 DUCATI PANIGALE V2 S**
Supersport al alcance de todos
- 34 BMW F 900 R**
Más divertida y segura
- 38 YAMAHA TÉNÉRÉ 700 RALLY**
Primera actualización
- 42 SYM ADX 300**
Un nuevo scooter crossover



MOTOS EN ESTE NÚMERO



- 46** **VOGE 625DSX**
Término medio
- 50** **MÁS MÚSCULO**
Superprueba Triumph
Tiger Sport 800
- 60** **MISMO FIN, DIFERENTE MEDIO**
Comparativa maxi naked
- 70** **AÑORANZA**
Comparativa 4 motos vintage
- 84** **SIN LÍMITES**
Comparativa neumáticos trail
- 92** **INNOVANDO**
Discos Galfer Floatech
- 96** **LIBROS**
Últimas novedades editoriales
- 98** **EQUIPAMIENTO**
Todo lo que necesitas para
estar a la última
- 100** **CLASSIC CLUB**
Honda NTV650 1993
- 104** **MOTOFLASH OFF ROAD**
Las noticias de la moto de campo
- 106** **EQUIPAMIENTO OFF ROAD**
Las últimas novedades
- 108** **PUNTO MEDIO**
Sherco STF 250 Factory

- 110** **INMINENTE**
Ducati Desmo450 MX
- 114** **MOTOGP A DOS
VELOCIDADES**
MotoGP pasó por Jerez
- 122** **MARC ES UNA COPIA
DE BAGNAIA EN 2024**
La columna de Carlo Pernat
- 124** **VIEJOS CONOCIDOS**
Los debutantes en
el Mundial de Moto3
- 128** **DE BOX EN BOX**
Las noticias del paddock
- 130** **TECNOLOGÍA INVISIBLE,
LOS MATERIALES**
La columna de Kevin Cameron
- 132** **HISTORIA DE
LA MOTO DEPORTIVA**
Capítulo 112
- 138** **EL PASO DEL SELLA**
Los grandes pasos alpinos
- 146** **¿PABLO, DE VERDAD
CONOCÍAS MUCHO
LA PERSONALIDAD DE
TU PADRE?**
La columna de Mariano Urdín

- 34** **BMW F 900 R**
- 70** **BMW R 12 S**
- 6** **BOSS HOSS**
- 110** **DUCATI DESMO450 MX**
- 14** **DUCATI MULTISTRADA V2 S**
- 30** **DUCATI PANIGALE V2 S**
- 26** **HARLEY-DAVIDSON
PAN AMERICA 1250 GT**
- 60** **HONDA CB1000 HORNET SP**
- 100** **HONDA NTV650 1993**
- 70** **KAWASAKI Z900 RS**
- 108** **SHERCO STF 250 FACTORY**
- 22** **SILENCE S01/S01+**
- 60** **SUZUKI GSX-S1000**
- 42** **SYM ADX 300**
- 70** **TRIUMPH SPEED TWIN 1200**
- 50** **TRIUMPH TIGER SPORT 800**
- 18** **VESPA GTS 310 SUPER**
- 46** **VOGE 625DSX**
- 38** **YAMAHA TÉNÉRÉ 700**
- 70** **YAMAHA XSR900**

Boss Hoss

A LO INMENSO

Bien es sabido que a los americanos, o al menos a algunos, les gusta hacer las cosas a lo grande, y una de sus especialidades es aplicarlo a los vehículos. Los coches americanos con sus enormes motores V8 son un ejemplo, y las motos Boss Hoss que los equipan, su traspaso al mundo de la moto. Cuando llegó la homologación Euro 4 y la implantación del ABS, estas motos dejaron de importarse en Europa, pero esto no ha significado que se hayan dejado de producir en Estados Unidos.

La marca cambió de manos en 2016, para pasar a las de la compañía Spoiler, que fabrica cuatro modelos con los motores V8 de General Motors que equipan algunos de sus automóviles. Teniendo en cuenta que el motor más pequeño tiene 6.200 cc, se puede entender la inmensidad de estas motos, que comparten la estructura de su bastidor, aunque con ciertas diferencias en sus medidas. Boss Hoss comenzó a fabricar motos en 1990 con los motores V8 de 5,7 litros, y luego llegaron a equipar hasta 10 litros con potencias de 800 CV en algunos modelos.

Las cuatro motos son gigantescas y tienen apariencia custom, con diferentes motores y equipamiento. La Classic Cruiser es una custom clásica sin carenado con una distancia entre ejes de poco más de 2 metros y una altura del asiento de solo 700 mm, los neumáticos son de medida 120/70-21" delante y 300/35-18" detrás. Hay tres motores para elegir: 6,2 litros de bloque pequeño muy deportivo y moderno que produce 445 CV y 605 Nm, 6,3 l con 10 Nm más y 15 CV menos, y el mayor de 7,4 litros de cilindrada, 563 CV y 741 Nm. Todos con transmisión semiautomática de dos velocidades y marcha atrás. La Super Sport es también una Cruiser clásica con una parte trasera diferente, un asiento un poco más bajo y una distancia entre ejes más corta. El modelo tope de gama de Boss Hoss en la actualidad es el Limited Super Sport Big Block. Se diferencia de la Super Sport Bike normal en que tiene un motor aún más grande: un gran bloque con 8,1 litros de cilindrada, 600 CV y 772 Nm de par. Y finalmente, la Classic Bagger con carenado, piezas de Arlen Ness, una rueda delantera de 180 mm de anchura y casi tres metros de larga. En ella el motor "pequeño" de 6,2 litros no está disponible. Las motos comienzan sus precios en unos 75.000 dólares. **M**



BOSS HOSS NUNCA HA DEJADO **DE**
FABRICAR SUS MOTOS CON ENORMES
MOTORES V8 AMERICANOS



Todos los modelos Boss Hoss comparten el chasis y los motores V8, aunque se diferencian en las versiones de sus propulsores y en medidas accesorios y orientaciones dentro del segmento custom.



Músculo bóxer

La nueva BMW R 1300 R estrena motor, chasis y ergonomía, ya que se ha diseñado una moto en la que el conductor está más adelantado gracias a unas estriberas algo retrasadas y a un manillar más plano. El nuevo bicilíndrico cubica 1.300 cc, con unas cotas en sus cilindros de 106,5 x 73.0 mm, más diámetro y menos carrera que su predecesora. La potencia máxima es de 145 CV a 7.750 rpm y el par máximo de 149 Nm a 6.500 rpm, lo que lo convierte en el bóxer de serie BMW más potente hasta la fecha. Dispone de tres

modos de conducción [Eco, Rain y Road] y opcionalmente se pueden añadir los Dynamic y Dynamic Pro. El chasis es completamente nuevo, con un bastidor principal de chapa de acero que tiene una mayor rigidez que la del modelo anterior. El subchasis trasero ya no es tubular sino formado por una estructura de aluminio fundido a presión. El nuevo conjunto permite contar con una mayor concentración de masa cerca del centro de gravedad. La horquilla delantera invertida de 47 mm es nueva y se ha revisado el sistema Paralever trasero, que es más rígido. Las llantas de 17" con radios huecos son 1,4 kg más ligeras. De serie cuenta con el sistema ABS Pro, que puede complementarse con su versión deportiva opcionalmente.



DOS CASCOS

KYMCO España lanza el nuevo Agility S 125, que es el primero de la saga que es capaz de almacenar dos cascos integrales, uno bajo el asiento cuyo hueco se ha rediseñado ganando en habitabilidad; y el segundo en el baúl que incorpora de serie, del mismo color de la carrocería. Además, presenta mejoras significativas en esta-

bilidad gracias a su nuevo brazo basculante inferior, que también permite aumentar el espacio de almacenamiento sin elevar la altura del asiento. Se han incorporado amortiguadores específicos para el mercado español y tecnología full LED. El nuevo Agility S 125 está disponible por 2.450 euros en tres colores [azul, marrón y blanco].



FUTURISTA

La VMoto Stash se presenta como una propuesta eléctrica y urbana, con un diseño vanguardista. Equipa un motor central de 9 kW de potencia nominal [14,4 kW máxima], puede conducirse con carnet A1 o B, alcanzando una velocidad máxima de 120-125 km/h. Su batería de polímeros de litio ofrece una autonomía homologada de 80 km, extensible hasta 150 km en condiciones favorables. El equipamiento incluye un compartimento bajo el falso depósito para un casco jet, marcha atrás, control de crucero, tres modos de conducción, app de usuario y cuadro TFT con función 'mirroring'. En seguridad, cuenta con control de tracción TCS, horquilla invertida, monoamortiguador ajustable y frenos con ABS de doble canal. Disponible en combinaciones negro/azul y negro, la VMoto Stash se comercializa en España a un precio de lanzamiento de 6.492 €.

NAKED URBANA

Keeway renueva su catálogo de naked ligeras con la nueva RKS 125, una motocicleta urbana diseñada para el uso diario. Equipa un motor monocilíndrico de 124 cc, refrigerado por agua, con inyección electrónica, que desarrolla 12 CV a 9.000 rpm y 9,5 Nm a 7.500 rpm, ofreciendo una entrega de potencia suave y eficiente. Su parte ciclo incluye horquilla telescópica con 130 mm de recorrido y sistema trasero Pro-link con amortiguador ajustable en precarga. Cuenta con frenos de disco en ambos ejes [278 mm delantero, 220 mm trasero] y sistema CBS. Con un peso de 133 kg, asiento a 795 mm y un depósito de 15,6 l. Ya está disponible en concesionarios oficiales por 2.190 € con 5 años de garantía.



GALFER[®]
Brake like a **PRO**

NEW DISC
FLOATECH[®]
ROAD

Los discos de freno de competición más innovadores y galardonados de Galfer, finalmente llegan a las carreteras con los nuevos Floatech[®] Road, donde la tecnología de competición de élite se une a la durabilidad diaria.

**PATENTED
TECHNOLOGY**



MOTOGP™ MOTO2™
TECNOLOGÍA CAMPEONA DEL MUNDO
AHORA PARA LA CARRETERA

EXCELENTE RESISTENCIA TÉRMICA

**MAYOR DURABILIDAD DE LAS
PASTILLAS DE FRENO**

FLOTABILIDAD REDEFINIDA

**MÁXIMA FIABILIDAD Y SEGURIDAD A
UN PRECIO MÁS ACCESIBLE**

**FROM THE TRACK
TO THE ROAD**





Para dunas

Voge lanza su DS800 Rally, una maxi enduro bicilíndrica con fuerte carácter off-road. Su diseño está inspirado en el mundo de los raids, con una carrocería en línea vertical y una zona central ergonómica que permite total libertad de movimientos. Incorpora un depósito de 24 litros, manillar ajustable y asiento a 850 mm que facilita el control a baja velocidad. En su interior equipa un motor bicilíndrico paralelo de 798 cc que desarrolla 94 CV a 9.000 rpm y 81 Nm a 6.500 rpm, con transmisión de seis velocidades y em-

brague hidráulico anti rebote. Ofrece dos modos de conducción adaptables a diferentes terrenos y condiciones. La parte ciclo incluye neumáticos tubeless Pirelli Scorpion Rally STR (21" delantero y 18" trasero), suspensiones KYB completamente regulables, altura libre de 220 mm y frenos Nissin con ABS desconectable. Su chasis de acero y basculante de aluminio sitúan el peso en 210 kg en vacío. Tecnológicamente, destaca por su pantalla TFT vertical, control de tracción desconectable, conectividad con smartphone, asiento y puños calefactables, y luces antiniebla. Estará disponible en septiembre de 2025 en dos colores, con PVR de 7.888 €, incluyendo cinco años de garantía y seguro a terceros.

EXPANSIÓN INTERNACIONAL

Acerbis ha anunciado la adquisición de Bagster, histórica marca francesa fundada en 1984 especializada en asientos y accesorios para moto. La marca italiana da un paso clave en su estrategia de expansión, ampliando su presencia comercial y de distribución al incorporar nuevas categorías de productos como los asientos para motocicletas, un segmento donde Bagster cuenta con gran experiencia. "Francia es un mercado clave para nosotros y, junto a Bagster, podremos fortalecer nuestra posición en este territorio, aprovechando su trayectoria y conocimiento del sector", ha señalado Guido Acerbis, CEO de la empresa trasalpina. Esta unión marca el comienzo de una nueva fase en el grupo, que afianza su posición en el sector y abre la puerta a nuevas oportunidades de crecimiento y colaboración dentro del mercado europeo e internacional.



CIFRAS MILLONARIAS

Royal Enfield alcanza un hito histórico al superar el millón de unidades vendidas en el ejercicio fiscal finalizado el 31 de marzo de 2025, con un total de 1.009.900 motocicletas, un aumento del 11 % respecto al año anterior. La superventas del catálogo es la Hunter 350, que superó las 500.000 unidades vendidas desde su lanzamiento, por su

parte la Super Meteor 650 acumuló 50.000 ventas. La marca planea además la creación de una nueva planta de producción en Tailandia, así como la entrada en Bangladesh, además de cuatro nuevos lanzamientos, incluyendo su primera moto eléctrica, la Flying Flea; al tiempo que prepara los fastos para celebrar su 125º aniversario.



CLICK BAG. LA BOLSA DEL "CLICK".

Bolsas de depósito Wunderlich de fácil manejo

Nuestras **CLICK BAG** destacan por su manejo extraordinariamente inteligente: podrá anclarlas y extraerlas en un instante... con un simple click.

**CARGAR EL EQUIPAJE ES FÁCIL
CON LOS SISTEMAS MODULARES
DE EQUIPAJE WUNDERLICH**

Y CON PRÁCTICOS ACCESORIOS

Las **CLICK BAG** cuentan con accesorios útiles: portamapas, bolsillos para móvil y soportes para smartphone.

**DISPONIBLES ONLINE O EN SU
DISTRIBUIDOR WUNDERLICH HABITUAL**

**COMPATIBLE CON TODOS LOS MODELOS
HABITUALES DE BMW, HARLEY-DAVIDSON
PAN AMERICA Y DUCATI MULTISTRADA V4 | V2.**

CLICK BAG* – desde la más compacta hasta la más capaz, ideal para viajes:

CLICK BAG 3



3 litros

CLICK BAG 6



6 - 8 litros

CLICK BAG 11



11 - 14 litros

CLICK BAG 16



16 - 19 litros

* Importante: No olvide pedir también el anillo de anclaje para el depósito correspondiente a su modelo.
Toda la información al respecto en nuestra web.



www.wunderlich.es





Los aranceles y la moto

La industria europea de motocicletas solicita quedar excluida del conflicto comercial entre Estados Unidos y la Unión Europea. Como respuesta a la imposición por parte de EE.UU. de aranceles del 25 % sobre exportaciones europeas de acero, aluminio y derivados valoradas en hasta 26.000 millones de euros, la Comisión Europea ha anunciado contramedidas significativas. La UE planea restablecer aranceles de 2018 y 2020 sobre importaciones estadounidenses a partir del 1 de abril de 2025, con medidas adicionales previstas para mediados de abril. Entre estas contramedidas destaca un arancel adicional del 50 % sobre

motocicletas estadounidenses de más de 500 cc, que entrará en vigor el 1 de abril si no se adoptan nuevas medidas. Además, una segunda fase que comenzaría el 13 de abril podría extender estos aranceles a motocicletas de menor cilindrada (menos de 500 cc) y vehículos eléctricos. Esta segunda lista está sujeta a consulta pública, en la que ACEM [Asociación Europea de Fabricantes de Motocicletas] solicitará la exclusión completa del sector. El sector de la motocicleta entre ambas regiones mantiene una profunda interconexión industrial y económica. Los fabricantes europeos exportan significativamente a EE.UU, mientras que los estadounidenses tienen fuerte presencia en Europa; y los nuevos aranceles amenazan con perturbar negocios, perjudicar a consumidores y amenazar empleos en ambos lados del Atlántico. Antonio Perlot, Secretario General de ACEM, ha declarado que las motocicletas no deberían convertirse en "daño colateral" de conflictos comerciales más amplios.

CAMBIOS ESTRUCTURALES

Sigue adelante el programa de reestructuración de KTM para salir a flote de la crisis financiera y la última medida acordada con su socio CFMoto es poner fin a la distribución de los vehículos de la compañía china en Europa [Alemania, Austria, Suiza, Reino Unido y España] a partir del 31 de mayo de 2025, que incluyen la propia CFMoto y la marca eléctrica Zeeho. Hasta entonces, CFMOTO Motorcycles Distribution GmbH, filial al 100 % de KTM AG, seguirá siendo el punto de contacto para todos los concesionarios de la región de distribución. A partir del 1 de junio de 2025, nuevos importadores, que se anunciarán próximamente, asumirán la responsabilidad de la distribución de CFMOTO en estos países. Las colaboraciones existentes, en particular la producción conjunta en China y la distribución de motocicletas KTM en China por parte de CFMOTO, no se verán afectadas.



PREDICAR CON EL EJEMPLO

Si desde las instituciones se anima a los usuarios a que apuesten por la sostenibilidad y eficacia de la moto eléctrica, es de aplaudir la incorporación de 25 unidades de uno de los modelos más sofisticados de este tipo, la Zero DSR/X, a la flota de los Mossos d'Esquadra de Catalunya. En el acto de entrega celebrado en la central operativa del cuerpo en Terrassa [Barcelona], los agentes destinatarios de

las motocicletas recibieron todas las instrucciones pertinentes acerca de las nuevas motocicletas por parte de los representantes de Zero Motorcycles, destacando por parte del cuerpo de seguridad la facilidad de uso, prestaciones y huella ecológica de estas potentes motos eléctricas, resaltando también que su silencio de marcha las puede hacer especialmente eficaces en cierto tipo de utilización policial.



1ª EDICIÓN

Festival internacional

ARTE SOBRE RUEDAS

FEDERACIÓN
ESPAÑOLA
VEHÍCULOS
ANTIGUOS

VILLA BILBAO

6, 7 y 8 de JUNIO de 2025



07 de junio

CONCURSO DE ELEGANCIA DE AUTOS Y MOTOS
GRAN DESFILE "ARTE SOBRE RUEDAS" POR GRAN VÍA
CONGRESO INTERNACIONAL DE CLUBES AUTOMOVILÍSTICOS

08 de junio

RALLYE TURÍSTICO "VILLA DE BILBAO"
HOMENAJE A SANTIAGO HERRERO (PEÑAS MOTOCICLISTAS)



LOCALIZACIÓN: BILBAO
Zona Arenal
Plaza Teatro Arriaga
Exteriores estadio San Mamés



MÁS INFO E
INSCRIPCIONES

fevebask.eus





DUCATI MULTISTRADA V2S

LA LLEGADA DEL NUEVO MOTOR V2 DE CILINDRADA MEDIA HA DADO UNA NUEVA VIDA A LA MULTISTRADA V2, QUE YA ERA UNA MOTO MUY DIFERENTE DE SU HERMANA MAYOR DE CUATRO CILINDROS, CONVIRTIÉNDOLA EN UNA TRAIL ASFÁLTICA MUCHO MÁS LIGERA Y CÓMODA DE CONDUCIR.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: DUCATI.

El origen de la Ducati Multistrada se remonta a más de dos décadas atrás, con el nacimiento de la primera versión en 2003. Ya en su origen era una moto bien diferente, una idea plasmada por el entonces jefe de diseño de la firma italiana, Pierre Terblanche, que adaptó la estructura habitual de las Ducati a una moto que hasta entonces no existía, y que hoy en día podría perfectamente encuadrarse en lo que se denomina crossover. Era una moto dotada de carenado, suspensiones de largo recorrido, posición cercana a la de una trail y un gran motor V2 de un litro. Cuando se presentó como prototipo, realmente pocos pensaron que llegaría a la serie, pero lo hizo, acompañada poco después por una versión más pequeña de 620 cc.

La primera Multistrada era una moto destinada por completo a un uso por carretera, con neumáticos de 17" en ambos trenes y una buena protección aerodinámica de su peculiar carenado, en el que giraba con la dirección únicamente la parte superior. Sobre ella en 2007 se aumentó la capacidad del motor a 1.078 cc y la potencia llegó a los 95 CV. Sin embargo, hay que esperar hasta 2010 para encontrar una Multistrada con el mismo estilo de hoy en día, sus dos faros delanteros y una línea que ya no ha perdido. Se deshizo del motor refrigerado por aire de dos válvulas para incorporar el Testastretta 11° y alcanzó los 150 CV, y aunque ya proclamada sus opciones fuera de la carretera, incluso con un modo de conducción denominado Enduro, seguía con sus llantas de 17" y neumáticos deportivos de carretera. La tercera generación apareció en 2015 con el motor de 1.198 cc, distribución variable y ya 160 CV. Hubo que esperar hasta 2016 para que se creara una versión destinada a funcionar de manera habitual en el campo, la Enduro con llanta delantera de 19", y en 2018 acabó la serie V2 de gran cilindrada con la 1260, sustituida en 2020 por la actual V4. Ese cambio propició la aparición de nuevo de una versión de menor cilindrada que sirviese de entrada al mundo Multistrada, la V2 con el motor de 950 cc, que ha coexistido hasta ahora con su hermana

mayor, y que es el modelo al que sustituye ahora esta nueva versión completamente diferente.

OTRA MOTO

Realmente la nueva Multistrada V2 sólo tiene en común con su antecesora el nombre y el estilo de su carrocería, pero no comparte ni una pieza de entidad. El motor es diferente, el chasis no tiene nada que ver, el equipamiento se ha actualizado y la carrocería se ha adaptado a la nueva estructura. El motor es común con el de las motos deportivas de carretera, pero con algunas modificaciones que han reducido la potencia máxima en cuatro caballos para lograr par. Aunque la nueva V2 ha perdido 18 kg, una barbaridad, es 13 kg más pesada que su hermana la Panigale, porque es una moto destinada a poder transportar cómodamente dos personas y equipaje y a circular por terrenos más agrestes con sus mayores condicionantes para el chasis, especialmente la zona que soporta al pasaje.

El nuevo V2 se puede considerar realmente, si atendemos a su estructura, como la quinta generación de los motores de Ducati. Primero el dos válvulas refrigerado por aire con distribución accionada por eje rey original diseñado por Taglioni, luego la versión iniciada con la Pantah, también de aire, dos válvulas, pero con accionamiento de la distribución por correa dentada. El salto adelante de la culata de cuatro válvulas, refrigeración por agua e inyección, aunque manteniendo los bajos del anterior, que acabó con el Testastretta, y antes de este último, el Superquadro de las Panigale y Streetfighter diseñado para las carreras. La Multistrada nunca llegó a emplear este último, pero sí los dos anteriores.

Ahora nos encontramos con un motor que realmente puede considerarse que es el más convencional de todos, sin distribución desmodrómica y con cadena accionando los árboles de levas, pero todavía con rasgos inequívocos de Ducati como el desplazamiento de la V hacia delante dejando el cilindro delantero menos inclinado. Ahora todo está puesto al día, a nivel de materiales, electrónica y diseño, tanto que es mucho más ligero que ninguno de sus

La Multistrada V2 ofrece confort y disfrute. El nuevo basculante con el amortiguador sobre el lado izquierdo. Instrumentación de fácil lectura. El bastidor es un cajón de aluminio.



antecesores. Con 890 cc ofrece 120 CV, lo que le va a permitir propulsar toda la gama media equipada con el anterior 937 cc, que no se ha actualizado a Euro 5+. A los tres modelos presentados se les tienen que unir la Monster, Hypermotard y DesertX en los próximos meses.

Y si el motor no plantea sorpresas, no se puede decir lo mismo con el chasis. Ducati ya había abandonado en sus nuevos modelos la arquitectura multitular, sustituyéndola por otra de doble viga que sujetaba la pipa a las culatas, pero ahora ha creado un cajón de aluminio que es casi un cubo con sus caras abiertas y un espesor de sólo tres milímetros, que cumple esta función. En la Multistrada la pipa está ligeramente proyectada hacia delante y el subchasis está formado por una estructura multitubular, pero sigue la misma idea que los de las deportivas, con el basculante de doble brazo anclado al motor. Como es la tónica de las últimas novedades de Ducati, tiene un gran hueco en el centro para formar una estructura que busca simetría, y ancla en el lado izquierdo el amortiguador, que

Técnica

Precio: 18.890 €; **Motor:** 2 cil. en V de 90°. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 96,0 x 61,5 mm; **Cilindrada:** 890 cc; **Compresión:** 13,3:1; **Potencia máx. dec.:** 85 kW [116 CV] a 10.750 rpm; **Par máx. dec.:** 92 Nm a 8.250 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores. Toberas de 52 mm; **Modos de conducción:** 4; **Ayudas electrónicas:** TC, DC, CC.; **Acc. Embrague:** Hidráulico; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 24,3° / 106 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 45 mm / 170 mm; **Reglajes:** 3 vías electrónico; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador lateral / 170 mm; **Reglajes:** 3 vías electrónico; **Freno del.:** 2 discos de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 265 mm; **Pinza:** 2 pistones; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / Sí; **Rueda del.:** 120/70-19". Llanta 3,00"; **Rueda tras.:** 170/60-17". Llanta 4,50"; **Medidas:** Cap. Depósito: 19 l; **Peso lleno:** 213 kg; **Dist. entre ejes:** 1.573 mm; **Altura asiento:** 830 / 850 mm.

se ancla también a la culata trasera. Lo único que recuerda a la anterior Multistrada V2 es el estilo.

NUEVO MUNDO

Ponerse en marcha en una Ducati de altas prestaciones y mantener una baja velocidad sin sentir las protestas del motor hasta alcanzar unas 3.000 rpm es una sensación nueva para cualquiera, y esto es lo que ocurre con este nuevo motor. Puedes mantener las 2.000 rpm con el motor girando de manera acompasada a muy baja velocidad, y acelerar sin protestas desde 3.000 rpm en cualquier relación de cambio. Es una sensación nueva y realmente agradable que abre una nueva generación de V2 de Ducati. Incluso los motores con distribución variable de mayor cilindrada eran algo protestones en este sentido, pero esto se ha acabado. No tiene el mismo sonido, ni el mismo carácter de sus antecesores, pero es, desde luego, mucho más cómodo y eficaz. Con el asistente de cambio ya en el interior del motor no en la varilla de reenvío, el accionamiento es más directo, pero sigue teniendo un corto recorrido y mucha precisión. El motor tiene una curva de par

En la versión S las suspensiones tienen regulación electrónica frente a la manual de la estándar. El amortiguador trasero está anclado directamente al basculante y situado en posición horizontal, mientras la horquilla invertida tiene el eje avanzado.

El chasis de aluminio forma un cajón anclado a las culatas que tiene un voladizo delantero para soportar la columna de dirección, mientras la parte trasera está formada por una estructura tubular y el basculante se ancla directamente al cárter del motor.

La llanta delantera continúa siendo de 19" con la trasera de 17", y ambas con medidas anchas orientadas a un uso preferente por carretera, con frenos dotados de discos de gran tamaño y pinzas de anclaje radial de cuatro pistones en el tren delantero.



El nuevo motor V2 es mucho más ligero que los de la Testastretta de la generación anterior, ahora con muelles para el cierre de las válvulas en vez del sistema desmodrómico, cadena de distribución en vez de correas, pero una arquitectura similar con los cilindros a 90° y la V desplazada hacia delante.

muy plana con la potencia casi estancada en las últimas 3.000 rpm y una gran respuesta en medios, que es lo que necesita una moto como esta, que sigue sin poderse encajar exactamente en ningún segmento. No es una trail aunque tenga una llanta delantera de 19", ni tampoco una crossover al uso, quizás esté a medio camino.

En cualquier caso, es una moto que se nota menuda, con un asiento no muy alto, pero que puede rebajarse de altura mucho con diferentes opciones, una buena protección aerodinámica y una posición de conducción relajada en la que el pasajero ha sido tratado con dignidad. El peso sigue estando bastante bajo, aunque tenga suspensiones de mayor recorrido de lo habitual en las motos de carretera, y se mueva con mucha facilidad, la llanta delantera tiene un neumático un poco más estrecho de lo habitual, lo que se suma a la altura a la que te encuentras para facilitar la inclinación de la moto. Con su ancho manillar no requiere nada de esfuerzo y en esa postura estirada, aún te sientes ligeramente orientado hacia delante para sentir lo que hace el tren anterior. Realmente es más fácil sentir la moto ayudado por un motor en el que puedes utilizar todo el régimen con respuesta y potencia, y en el que además puedes elegir el carácter del pulso del acelerador con los mapas de conducción.

En la versión S las suspensiones tienen ajuste electrónico, que se adaptan al modo elegido, lo que en una moto de este estilo es casi una necesidad, ya que te permite cambiar de ámbito sin hacer otra cosa que pulsar botones. El nuevo cuadro es explícito y se maneja con facilidad, además

Rivales



BMW F 900 XR

895 cc / 105 CV / 216 kg / 12.950 €



Triumph Tiger 900 GT Pro

888 cc / 108 CV / 222 kg / 16.185 €



Yamaha Tracer9 GT

890 cc / 119 CV / 220 kg / 15.099 €

de interconectarse, como ya es prácticamente imprescindible. Los 170 mm se comen cualquier irregularidad, pero no descomponen la moto cuando vas deprisa, ni siquiera frenando fuerte con el equipo delantero, que tiene muy buen tacto además de potencia. Sin haber podido medir prestaciones, es seguro que esos 120 CV y su forma de obtenerlos van a dar para mucho, pero lo que realmente define a la nueva Multistrada V2 es el salto adelante en confort, ya era una moto estable y deportiva, ahora todo es mucho más sencillo y placentero. **M**

Conclusión

Hace ya años que Ducati inició una nueva era desprendiéndose de algunos clichés que la ataban al pasado, y esta nueva Multistrada inaugura una generación completamente diferente a la anterior a nivel mecánico. Si dejamos a un lado que el motor es un V2 a 90°, poco hay en común en este sentido. Sin embargo, lo que no ha cambiado es el espíritu de marca, y tampoco el de un modelo tan especial como es la Multistrada. Ahora ese nombre es todavía más acertado, pero si antes había que cargar con algunas mochilas como el funcionamiento algo irregular del motor a baja velocidad o el origen deportivo del chasis, ahora se ha logrado aunar eficacia con facilidad y confort, un nuevo mundo en una moto que a primera vista puede parecer muy similar.



VESPA GTS310 SUPER

HA LLEGADO LA VESPA MÁS GRANDE DE LA HISTORIA, LA 310, PERO NO HAY QUE SORPRENDERSE EXCESIVAMENTE POR EL ANUNCIO, EN REALIDAD ES EL MODELO QUE YA CONOCEMOS CON UN POCO MÁS DE CILINDRADA, POTENCIA Y PAR, YA SE SABE ESO DE LO BUENO CONOCIDO...

TEXTO: A.S. / P.B. FOTOS: ROSSEN GARGOLOV.

La Vespa ya se transformó en su día con la nueva estructura nacida a finales del siglo pasado con la ET4, y desde entonces Piaggio ha sabido mantener su diseño al día actualizándolo y acogiéndose a las nuevas normas, como ahora con la homologación Euro 5+. De esta manera, la GTS310 sigue podríamos decir, que exactamente igual, aunque mejorada en algunos aspectos de equipamiento y con un motor de mejor respuesta. Ya es habitual que Vespa lance desde el comienzo diferentes versiones que se separan en su estética, y así ha ocurrido también ahora. La 310 se ofrece en versión estándar, esta Sport con detalles cromados en la carrocería, y la SuperSport de colores brillantes, mate, carbono y negro, con una diferencia de 300 € entre la primera y la última.

MUNDO APARTE

Las Vespa, que en su día eran consideradas un vehículo económico, se han convertido con el tiempo en unos modelos realmente elitistas, no hay más que considerar su precio, que en esta nueva GTS310 está más cerca de los de una moto convencional de media cilindrada que de los scooter de su

capacidad. El mito ha logrado su nicho de público, que no es poco, y con él su exclusividad. Ahora el motor monocilíndrico llega a los 310 cc, 32 cc más que antes, gracias a un aumento de la carrera de siete milímetros, para alcanzar los 70 mm. Se ha mantenido la culata sin cambios, pero el aumento de capacidad del cilindro la permite ganar 1,2 CV, para alcanzar la cifra de 25 CV, que además se entregan casi 2.000 rpm antes que en el motor de 278 cc. También se han ganado tres Nm de par a algo más de 1.000 rpm por debajo, lo que permite a la 310 una velocidad punta de 127 km/h, más que suficiente para circular por la ciudad y sus vías periféricas. Con la Euro 5+ el ruido y las emisiones son todavía menores, y con un consumo de sólo 3,2 l/100 km, se logra una autonomía de más de 260 km.

Hay algunas otras novedades, como la llegada de una llave electrónica que incluye un sistema de reconocimiento que activa los intermitentes para localizar la moto cuando está aparcada entre otras, y que activa también los interruptores de las cerraduras. Como antes, dispones de un hueco bajo el asiento de capacidad limitada, no cabe un casco integral, y el pequeño cofre situado tras el escudo, que como incluye

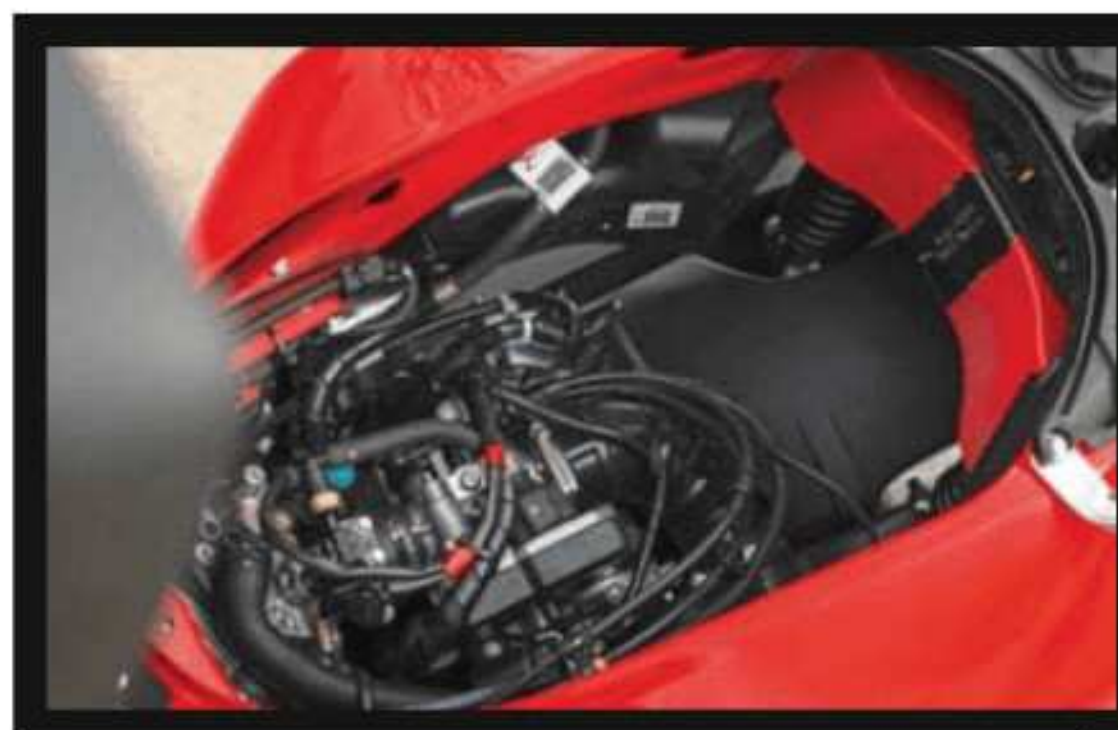
La suspensión delantera de rueda tirada es también típica de este modelo y cuenta con un amortiguador que no tiene regulación. La pequeña llanta de 12" sólo puede acoger en su interior un disco de 220 mm de diámetro, el mismo que el trasero.

El hueco existente tras el asiento es bastante pequeño por la presencia del motor y en él cabe un casco jet, pero puede extraerse su caja para acceder fácilmente al motor.



El motor HPE310 es el mayor que se ha instalado en una Vespa a lo largo de la historia, y también el más potente con sus 25 CV. Se basa en el 278 cc sobre el que se ha aumentado la carrera, aumentando también el par, pero manteniendo inalterada la culata.

El chasis es el clásico de la Vespa, una estructura monocasco realizada en chapa de acero que acoge tanto el motor, que bascula con la rueda trasera, como la pipa de la dirección, y que tiene un hueco superior para el acceso al propulsor.



Levantando la caja del hueco bajo el asiento se accede al motor. La instrumentación cuenta con un cuadro TFT. Hay una amplia quantero tras el escudo.

la columna de dirección vale para un teléfono, guantes, unos papeles y poco más. La aplicación MIA para conectar el móvil, que tiene un terminal de carga, es una opción. Las luces son LED y en esta versión Sport encuentras detalles cromados en los ribetes del escudo, el asa, los estribos del pasajero y unas llantas con los laterales pulidos. El cuadro digital es una pantalla TFT que simula una instrumentación analógica tradicional. Más allá de esto, todo se mantiene, con la especial estructura de la Vespa, su chasis monocasco de acero totalmente cerrado, las pequeñas llantas de 12" o el sistema de suspensión delantera de rueda tirada heredado de los aviones, con un amortiguador convencional.

En marcha te sientes inmediatamente en casa, te sientas en su cómodo asiento y entras en su mundo. El motor es suave, con 25 CV sigue sin ser un cohete, pero en los semáforos deja atrás fácilmente a todos los coches, lo único que molesta es el ralentí algo inestable, pero en marcha el motor funciona con suavidad y refinamiento. En la ciudad, este pequeño y ágil scooter es el rey gracias su pequeña rueda que le dota de un radio de giro mínimo y le permite meterse en cual-

Técnica

Precio: 7.299 €; **Motor:** Un cil. inclinado. Refr. líquida; **Distribución:** SOHC 4 V; **Diámetro x carrera:** 75,0 x 70,1 mm; **Cilindrada:** 310 cc; **Compresión:** 10,5:1; **Potencia máx. dec.:** 18 kW [25 CV] a 6.500 rpm; **Par máx. dec.:** 29 Nm a 5.250 rpm; **Alimentación:** Un inyector. Tobera de 32 mm; **Modos de conducción:** No tiene; **Embrague:** Centrífugo; **Cambio:** Variador centrífugo; **Transmisión sec.:** Engranajes; **Chasis. Monocasco de acero;** **Basculante:** Motor basculante; **Suspensión del.:** Rueda tirada con amortiguador; **Recorrido:** 86 mm; **Reglajes:** No tiene; **Suspensión tras./Recorrido:** Amortiguador lateral / 90 mm; **Reglajes:** Precarga; **Freno del.:** Un disco de 220 mm; **Pinzas:** 2 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 220 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / No; **Rueda del.:** 120/70-12". Llanta 3,00"; **Rueda tras.:** 130/70-12". Llanta 3,00"; **Medidas:** Cap. Depósito: 8,5 l; **Peso lleno:** 170 kg; **Dist. entre ejes:** 1.380 mm; **Altura asiento:** 790 mm.

quier hueco. La comodidad es realmente notable, gracias al asiento y unas suspensiones que absorben bien las irregularidades de la ciudad. El sillín, además, ofrece mucho espacio para el conductor, incluso aunque tengas buena talla y piernas y deja espacio suficiente detrás para un acompañante.

Fuera de la ciudad también hace un buen papel, puede circular sin problemas a más de 100 km/h en las autopistas y si entras en una zona sinuosa se muestra igual de ágil que en el tráfico ciudadano. Lo único que echarás de menos es algo más de aceleración desde baja velocidad y más estabilidad en las curvas, sobre todo a un ritmo vivo. Los 170 kg más el pasaje tienen que ser detenidos por un par de discos de 220 mm, y tienes que aplicarte para que las pinzas Nissin muerdan con fuerza, especialmente al principio, aunque es cierto que los frenos no se ven sobrepasados y el ABS regula de forma suave y no demasiado pronto. En resumen, una nueva Vespa que no ha perdido absolutamente nada de su predecesora, pero que se pone al día en detalles y que cuenta con un motor de mejor respuesta, un paso más. **M**

Tu primer raid con moto de serie ¡Vive una aventura inolvidable!

Motocard • EPIC RAID • BY **MOTUL**

10 al 14 de noviembre 2025
MARRUECOS

5 etapas de navegación Road Book o GPS

6 noches de hotel contodo incluido

La aventura definitiva sobre dos ruedas para Trail o Enduro

Cientos de kilómetros de pistas, arena y paisajes épicos

Exigente pero para todos los niveles y sin el estrés de la competición

Los mejores profesionales con una organización a tu servicio

¡Plazas Limitadas!

BE LEGEND

Motocard

MOTUL

LEATT


MOROCCO
visitmorocco.com

MOTOCICLISMO

MOTO
verde

Inscríbete en: www.motocardepicraid.com

SILENCE S01/S01+

LA MARCA ESPAÑOLA DE VEHICULOS ELÉCTRICOS PONE EN ESCENA LA SEGUNDA GENERACIÓN DE SU SCOOTER URBANO S01, DISPONIBLE TAMBIÉN EN VERSIÓN S01+, CON EQUIPAMIENTO MÁS TÉCNICO. EN AMBOS CASOS AHORA VIENEN CON UN AMORTIGUADOR REGULABLE MEJORADO, ÖHLINS EN LA S01+, Y PUEDEN RODAR A UNA MAYOR VELOCIDAD MÁXIMA DE HASTA 110 KM/H.

TEXTO: SANTI AYALA. FOTOS: SILENCE

El ecosistema de la movilidad eléctrica tiene una especie dominante en España como es Silence. Desde hace unos años la marca con sede en Barcelona produce motos y coches eléctricos ofreciendo ahora cuatro variantes. El más barato es el scooter S02 (desde 2.880 €) destinado sobre todo al uso profesional para reparto y en motosharing. Por encima está el S01 (ya cumple seis años de vida) y el S01+ con más equipamiento, en los dos casos homologados como L3e, moto carnet A1, o ciclomotor L1e. También tiene su microcoche S04 (desde 11.430 €). Además, Silence tiene previsto lanzar su primera motocicleta la S05 y su primer maxiscooter GT-SX, este con posibilidad de doble batería para disfrutar de una mayor autonomía.

Por cierto, hablando de baterías Silence sigue ofreciendo la posibilidad de tenerlas por “alquiler” en modo suscripción con su plan BAAS (Battery As A Service), pagando una cuota mensual (29,5 € cada 6 ciclos de carga o 20,5 € cada 3 ciclos), algo que va en crecimiento de demanda. El primer año de suscripción la cuota es gratis con 4 cambios de batería al mes en sus estaciones de intercambio. Red de “electrolineras” que va

creciendo, las estaciones de intercambio de baterías donde reponer la gastada por una recargada -el sistema de Silence pone muy fácil el proceso y en menos de un minuto está hecho-. Anotad que son mil euros menos en el precio de compra si lo haces por suscripción de baterías: el S01 cuesta 3.950 € (4.950 € con pila) y el S01+ 5.140 € (6.140 € con batería), en ambos casos más matriculación.

S01

Homologado como L3e (moto de 125 cc) el modelo S01 se puede usar con carnet de coche. Lleva en el buje de la rueda trasera un motor eléctrico sin escobillas que genera 7.5 kW (10 CV) y hasta un pico de 11.5 kW (15 CV), con un par de 300 Nm de par. Su aceleración es de 0 a 50 km/h en 3.6 segundos y a velocidad máxima de hasta 120 km/h. Dispone de baterías de iones de litio de 5.6 kWh, con una autonomía de hasta 133 km. Además, dispone de un sistema regenerativo para recargar la batería al dejar de acelerar. Silence declara un peso de 111 kg la moto y 41 de la batería (total de 152 kg.).

Para su manejo disponemos de tres modos de conducción: Eco (75 km/h), City (85 km/h) y Sport (120 km/h),





Iluminación full-LED, y pantalla digital LCD que muestra el nivel de carga de la batería, autonomía, tiempo de conducción, velocidad máxima y media... Tiene doble toma USB de 5V.

Dispone de un hueco bajo el asiento para dos cascos integrales. Tiene suelo plano y gancho portabultos. Incluye caballete central. El S01 se ofrece en tres colores: blanco, rojo y negro. El S01+, en imagen, solo en gris plata.

Tiene llanta delantera de 15" y trasera de 14". El modelo S01+ dispone de discos de freno Galfer lobulados así como de amortiguador Öhlins regulable.

La batería es extraíble de forma fácil, y se maneja como una maleta trolley, con ruedas y asa para su transporte al punto de carga/reposición. Tiene un peso de 41 kg. Dispone de antirrobo.



Las nuevas S01 aumentan sus prestaciones con el mejor rendimiento del motor y de la parte ciclo, incorporando elementos como el amortiguador Öhlins en la S01+.



seleccionables con el botón Mode en la pinya derecha -también tiene marcha atrás, se acciona con el botón verde en la pinya izquierda-.

El S01 incluye conectividad Bluetooth para emparejarse con el smartphone. Con la App MySilence (disponible para iOS y Android) puedes ver dónde está aparcado, encender o apagar sin llave, consultar el estado de la batería, la autonomía e incluso recibir alertas de mantenimiento.

La parte ciclo cuenta con un chasis de acero, horquilla convencional, frenada combinada CBS (al accionar la maneta izquierda se frena en ambas ruedas), con basculante monobrazo y un monoamortiguador trasero con botella de gas separada en el lateral derecho, regulable.

Hay disponibles como accesorios elementos del tipo parabrisas, baúl de 39 l., maletas, soporte para móvil, sistema antirrobo, asiento bajo -755 mm en lugar de los 805 mm estándar-.

Técnica

Precio: 4.950 € (S01) / 6.140 € (S01+); **Motor:** Eléctrico sin escobillas; **Potencia máx. dec.:** 7.5 kW [10 CV] con un pico de hasta 11.5 kW [15 CV]; **Transmisión sec.:** Por engranaje; **Chasis:** Tubular de acero; **Suspensión del/ tras.:** Horquilla convencional / Monoamortiguador; **Freno del./ tras.:** Un disco de 260 mm. Pinza de dos pistones / Disco de 240 mm. Pinza de pistón simple. Sistema de frenada combinada CB; **Ruedas:** 120/70-15" / 140/70-17"; **Tiempo de recarga:** 7 a 9 horas en enchufe estándar; **Autonomía homologada:** 133 km.; **Distancia entre ejes:** 1.450 mm; **Altura asiento:** 805 mm; **Peso:** 152 kg. [111 kg moto + 41 kg batería].

S01+: MÁS PRESTACIONAL

La versión Plus del S01 añade equipamiento más técnico del tipo de los discos de freno lobulados Galfer (260/240 mm), un amortiguador Öhlins multirregulable (con ajustes de precarga, compresión y extensión), un asiento Shad tapizado en símil alcántara, adhesivos sporty, detalles en negro en la quilla, horquilla y asas de pasajero, y una carrocería en gris.

En sus modos de motor incorpora el Sport+, que ofrece una aceleración más agresiva, permitiendo pasar de 0 a 50 km/h en solo 3 segundos, 6 décimas menos que el S01, llegando antes a los 120 km/h de punta.

Hemos probado los dos modelos y encontramos un comportamiento muy apropiado para uso urbano y ciertos trayectos commuter de proximidad. La calidad de marcha se ha mejorado en rendimiento de motor y de parte ciclo resultando puntera entre los scooter eléctricos. Buena estabilidad, aún siendo pesado y óptima frenada. **M**

NÚMERO
ESPECIAL
FUERA
DE SERIE

Motor Clásico

E D I T I O N



26

MODELOS A EXAMEN

8

COMPARATIVAS
EXCLUSIVAS

FORD ESCORT COSWORTH



OPEL KADETT GSI



OPEL CALIBRA 16V



RENAULT
11 TURBO



FÓRMULA

GTI

Deportivos de los

80 & 90

Edad de oro

MERCEDES
190 E



SEAT IBIZA
CUPRA



BMW M3



ALFA ROMEO 75 V6

TURBO ★ COMPRESOR ★ 16V ★ V6 ★ 4X4 ★ GRUPO A ★ SUPERTURISMOS...

VW
GOLF GTI



PEUGEOT
205 GTI



RENAULT
5 TURBO



ALTAS PRESTACIONES PARA TODOS LOS PÚBLICOS

ESPECIAL FUERA DE SERIE

8 comparativas exclusivas

26 GTi y deportivos de los 80 y 90

148 PÁGS

10 €



Ya puedes adquirirlo en nuestra tienda on-line

También en: 91 060 44 83 // suscripciones.sportlifeiberica.es // suscripciones@slib.es



HARLEY-DAVIDSON PAN AMERICA 1250 GT

CON LA MULTIPLICACIÓN DE MODELOS Y SEGMENTOS CADA VEZ ES MÁS FÁCIL QUE SOBRE UNA MISMA BASE SE CREEN DIFERENTES ALTERNATIVAS, Y LA NUEVA PAN AMERICA 1250 GT LO DEMUESTRA A LAS CLARAS, SIN MÁS QUE OPTANDO POR UN EQUIPAMIENTO ALGO DIFERENTE PARA PASAR DE SER UNA TRAIL A UNA CROSSOVER.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: HARLEY-DAVIDSON.

La línea que separa los segmentos trail y naked tiene un punto intermedio en lo que hemos venido en llamar "crossover", una tipología de motos a la que se puede acceder desde ambos extremos. Es cierto que lo habitual es que estas motos deriven de las segundas, manteniendo motores y chasis, algo lógico si se tiene en cuenta que su uso va a ser casi exclusivamente en asfalto. De esta manera, sobre la base de la moto desnuda se añade un carenado, unas suspensiones de mayor recorrido y se cambia la posición para hacerla más descansada. Sin embargo, aunque esto sea lo más habitual porque la plataforma tiene menor tamaño y esté más orientada a la carretera, no es la única alternativa, y la prueba llega de la mano de esta nueva versión de la Harley-Davidson Pan America 1250, que se ha bautizado como ST.

En realidad, el nacimiento de esta moto no se debe directamente a la propia marca, sino a la inquietud de uno de sus clientes, en concreto de un holandés llamado Bas Leek, propietario de un concesionario de la marca en el norte de Amsterdam. Bas no

tenía ninguna intención de utilizar su Pan America en el campo, así que con las posibilidades que ofrecía su taller, decidió modificarla a su gusto, creando una moto más baja y adaptada al uso en carretera. Dicho y hecho, se puso manos a la obra y acabó creando la génesis de esta nueva ST, que no ha necesitado grandes cambios respecto a la versión original. Tras probarla y convertirla en su moto de uso diario, compartió su experiencia con los responsables de la marca, que debieron ver en ella una buena alternativa a la trail convencional.

DETALLES

No ha habido que modificar mucho en la Pan America 1250 para convertirla en esta crossover, ya que las coincidencias con la original van más allá de la propia plataforma. Se ha mantenido el motor, el chasis, la electrónica, pero se ha logrado rebajar el peso en 12 kg con los nuevos componentes y lo que se ha eliminado, especialmente con las nuevas llantas y sistema de escape. Obviamente lo que más destaca son las ruedas, la delantera es ahora de 17" y ambas llantas son de aleación



Las llantas de 17", el nuevo asiento más bajo, y el menor recorrido de las suspensiones convierten a la Pan America 1250 ST en una moto mucho más accesible.



Técnica

y equipan neumáticos de carretera, en concreto los Michelin Scorchers Sport. Un trabajo fundamental era bajar la altura de la moto, y para ello en primer lugar se trabajó en las suspensiones, reduciendo su recorrido de los 190 mm originales a 170 mm, y eliminando el sistema de suspensión adaptativa que reducía la altura a baja velocidad, que ya no era necesario. Un segundo empujón en este sentido se dio con un nuevo asiento de una pieza 10 mm más bajo. El resultado final fue una altura al suelo del sillín de 825 mm, realmente moderada. Una buena parte de la rebaja de peso ha llegado de la mano del nuevo escape, que carece de la marmita que oficia de cámara intermedia situada bajo el motor. Éste tiene unos modos de conducción simplificados, ya que se han eliminado los off road, manteniendo los tres habituales y dos configurables. Otros detalles que han cambiado respecto a la 1250 Special son la pantalla, que no es regulable, tiene un perfil más estrecho y es más pequeña, la eliminación de los protectores de manos, los tubulares del motor y algunos accesorios. El resultado

Precio: 21.900 €; **Motor:** 2 cil.en V de 60°. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 105,0 x 72,3 mm; **Cilindrada:** 1.250 cc; **Compresión:** 13,0:1; **Potencia máx. dec.:** 112 kW [150 CV] a 8.750 rpm; **Par máx. dec.:** 127 Nm a 6.750 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores. Toberas de 50 mm; **Modos de conducción:** 4; **Ayudas electrónicas:** TC, DC, CA, CC.; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Tubular de acero; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 25° / 95 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 47 mm / 170 mm; **Reglajes:** Precarga electrónica, extensión y compresión manual; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador progresivo / 170 mm; **Reglajes:** Precarga electrónica, extensión y compresión manual; **Freno del.:** 2 discos de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 280 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / Sí; **Rueda del.:** 120/70-17". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 180/55-17". Llanta 5,50"; **Medidas:** Cap. Depósito: 21,2 l; **Peso lleno:** 246 kg; **Dist. entre ejes:** 1.570 mm; **Altura asiento:** 825 mm.

es una moto claramente más baja y ligera, que tiene una posición de conducción diferente.

La ST tiene lógicamente muchas similitudes en su funcionamiento con la versión trail, el motor no ha cambiado más allá de las posibilidades de ajustar el modo de campo, y con sus 150 CV no sólo tiene una potencia máxima más que suficiente, sino también una respuesta contundente desde cualquier régimen. El V2 de ángulo cerrado está muy bien equilibrado a nivel de vibraciones y puede trabajar desde 3.000 rpm sin la mínima protesta, aunque abras el acelerador con contundencia. La curva de par es prácticamente plana desde ese régimen hasta 8.000 rpm con una entrada gradual de la potencia. En esta primera toma de contacto en la zona de los grandes lagos en el norte de Milán, rodando por carreteras estrechas, reviradas y con bastantes baches es muy fácil de manejar, aprovechando los regímenes medios e incluso dejando que baje de vueltas en las curvas más lentas manteniendo la aceleración en la salida.

Lo que realmente se nota al pasar de una versión a otra de la Pan America 1250

Las suspensiones tienen 21 mm menos de recorrido en ambos trenes, pero mantienen la regulación electrónica de la precarga, lo que ayuda a rebajar la altura de la moto y el centro de gravedad en marcha.

La carrocería es similar, pero el asiento de una pieza es más bajo, la cúpula ha perdido su capacidad de regulación, y también han desaparecido los protectores de manos y los tubulares de la versión Special.

La llanta delantera pasa de 19" a 17", con un neumático de la medida habitual de las motos de asfalto, y son de aleación, lo que también ayuda a disminuir el efecto giroscópico y a la pérdida general de peso.

El motor V2 de ángulo cerrado y 150 CV no ha sufrido más cambios que la modificación del sistema de escape, que es más ligero y ha perdido la cámara intermedia y los modos de conducción ligados a la conducción fuera de la carretera.

Rivales

es la posición de conducción. Por una parte, llegas perfectamente al suelo con los dos pies, aunque no seas muy alto. La reducción de la altura es considerable, y en una moto que originalmente es bastante voluminosa, se agradece en las maniobras en parado y a baja velocidad. La contraprestación llega a los que tengan una buena altura. No sé la de Bas Leek, los holandeses son el grupo más alto de todo el mundo, y puede que él sea la excepción, pero la moto que ha ideado acaba por tener una posición muy recogida. Como el manillar no ha cambiado, las manos están altas y retrasadas, el asiento bajo y los estribos relativamente cerca de él, de manera que echas de menos tener una posición más orientada a la rueda delantera, incluso menos ángulo en las rodillas. Tuvimos la oportunidad de probar la moto también con el asiento original de dos piezas y regulable, que aumenta algo la altura y qué, si no eres bajo, mejora la ergonomía y el control.

La rueda delantera de 17" se hace notar enseguida, no sólo porque el tren delantero está más bajo, sino también por la reducción del efecto giroscópico, porque es también más ligera que la de radios de la trail. La moto se mueve con más facilidad ayudada por el ancho manillar, pero no llega a ser en ningún momento inestable, apoya muy bien el neumático y se inclina con un carácter algo diferente al de su hermana, pero de manera lineal. Las suspensiones han perdido recorrido, pero siguen teniendo 170 mm en cada tren, más que suficiente para absorber los baches de



Kawasaki Versys 1100 SE
1.099 cc / 135 CV / 259 kg / 18.800 €



Suzuki GSX-S1000 GX
999 cc / 152 CV / 232 kg / 19.639 €



Triumph Tiger 1200 GT Pro
1.160 cc / 150 CV / 245 kg / 22.845 €

esas carreteras comarcales. Los reglajes algo más rígidos en la primera parte del recorrido ayudan a que haya pocas oscilaciones, de manera que, si obviamos para los de talla más allá de media alta la posición "conservadora", es claramente más ágil y descansada en curvas que la Pan America estándar. La pantalla no es regulable, pero con el asiento recogido en la zona media, sigues teniendo una amplia protección contra el viento y además estás bastante encajado con el respaldo y el alto depósito de gasolina.

La nueva versión se encuentra en precio a medio camino entre la versión estándar de la Pan America 1250, equipada también con llantas de aleación, 1.000 € más barata, y la Special de la que deriva con llantas de radios, que es 500 € más cara, pero lo realmente importante es su nueva orientación, la primera Harley-Davidson de este segmento crossover. **M**

Conclusión

Harley-Davidson presume de ser una firma que produce motos diferentes a cualquier otra sea el segmento del que hablamos, y lo vuelve a demostrar recorriendo el camino contrario al resto para producir su primera crossover, que no proviene de una naked de carretera para convertirse en una sport turismo, sino de su maxitrail a la que se despoja de su faceta campestre.

DUCATI PANIGALE V2S

CON SU NUEVA PANIGALE V2, DUCATI SE REENGANCHA AL NÚCLEO DURO DEL SEGMENTO SUPERSPORT, QUE CRECE CON NUEVAS ALTERNATIVAS A LAS TRADICIONALES 600 CC DE CUATRO CILINDROS CON MOTOS CADA VEZ MÁS APTAS PARA COMPARTIR LA CALLE CON LOS CIRCUITOS.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: DUCATI.

Los diferentes sectores del segmento de las motos más deportivas están sufriendo en la actualidad un cambio considerable. Tradicionalmente habíamos contado con dos grandes categorías, supersport y superbike, pero con modelos que prácticamente compartían la misma filosofía y que en realidad eran versiones de diferente cilindrada de un mismo concepto de moto. La crisis del sector, provocada por muchos motivos, uno de ellos la cada mayor vez especialización y radicalidad de las motos, acabó provocando que las más pequeñas desaparecieran de las tiendas. Salvo Kawasaki, que ha mantenido su ZX-6R a lo largo del tiempo, eso sí, sin modificaciones, el resto de las marcas japonesas cerraron sus puertas a las supersport. El año pasado Honda rescató su CBR600RR, pero básicamente actualizando detalles de una moto nacida hace 18 años, Yamaha sólo sirve la YZF-R6 en versión de circuito sin homologación, y la Suzuki GSX-R600 pasó a mejor vida a principios de la década pasada.

Sin embargo, ahora parece que, con otra orientación, las motos deportivas vuelven a florecer. Primero fueron las más sencillas, modelos de algo menos de 100 CV menos radicales, incluso en su posición de conducción, ahora una nueva generación de motos más radicales, evolucionadas y equipadas, que complementan a las japonesas tradicionales, y que ya empiezan a nutrir las parrillas de las carreras. Yamaha con su R9 es un perfecto ejemplo de una deportiva que comparte casi todo con las naked de la marca, y el caso de la Panigale es similar. Son modelos de unos 120 CV y menos de 200 kg, creadas para divertirse en la carretera, que no es ni más ni menos que lo que hacían las supersport originales, y que convirtieron en una auténtica leyenda a la Honda CBR600F.

PASO A UN LADO

Ducati tenía en su catálogo ya una Panigale V2, un modelo nacido en 2020 a partir de los modelos de mayor cilindrada con el propulsor Superquadro en su versión de 955 cc. Era una moto más potente que las del resto de su segmento, con más de 150 CV, probablemente la más eficaz en pista como demostró en el Mundial, pero con limitaciones para su uso en la calle porque tenía un motor muy radical. El Superquadro, creado para mantener activo el V2 en Superbike a base de potencia máxima y régimen, funcionaba regular a bajas vueltas, y esa falta de motivación para trabajar en una zona imprescindible a baja velocidad, la hacía poco apta para un uso diario, además de exigir a su conductor una constante atención por el tacómetro en carretera.

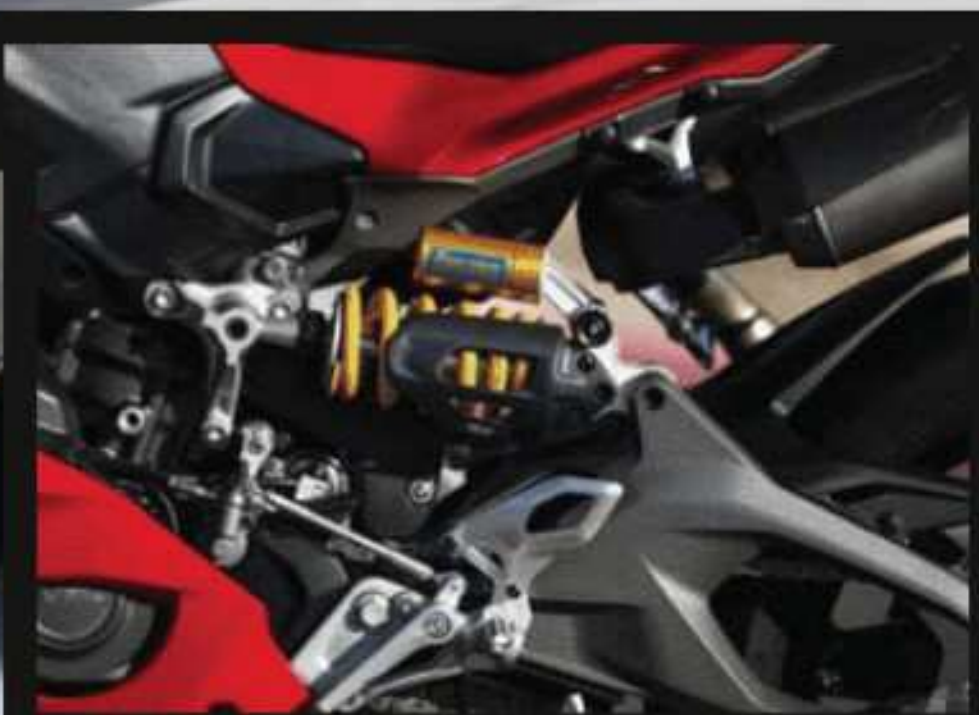
Ducati ha jubilado definitivamente sus anteriores V2 y ha creado un nuevo motor que se adapta a los tiempos y las circunstancias que corren, un propulsor perfectamente adaptado a lo que necesita una deportiva de cilindrada media actual, que tiene que ser además de eficaz, una moto polivalente en la medida de lo posible. En cualquier caso, no hay que llevarse a engaño, la nueva Panigale V2 no es, ni de lejos, una sport turismo, aunque se haya dulcificado respecto a su antecesora.

Mecánicamente no se trata de una evolución de la versión anterior, sino de una moto completamente nueva: motor, chasis y equipamiento son distintos, y un aspecto fundamental es que se han perdido 17 kg, y otro que la Panigale se ha desprendido de las tradicionales ataduras de cualquier Ducati que se preciase, tanto de la distribución desmodrómica, como del chasis de tubos de acero, aunque este tipo de bastidor, tampoco lo empleaba ya su antecesora. El motor mantiene la estructura casi inalterada, incluso en la orientación de los cilindros





La nueva Panigale V2 es más cómoda y fácil de manejar en carretera. Excelente lectura de la pantalla digital. El amortiguador está anclado en el lado izquierdo. Doble escape de reducido tamaño.



Técnica

y tiene unas cotas bastante menos extremas, con una relación diámetro/carrera en los cilindros de 1,56, muy lejos del 1,91 del motor Superquadro de 1.299 cc. Junto a ello se cuenta con un sistema de distribución tradicional, con muelles para el cierre de las válvulas, aunque con un sistema que regula el calado de la admisión de manera variable según el régimen. Las camisas de aluminio son húmedas y el diseño muy compacto para reducir drásticamente el peso. Con 890 cc se obtiene una potencia de 120 CV a 10.750 rpm y un régimen de par máximo 2.500 rpm por debajo. En el chasis se ha aprovechado la experiencia de los últimos diseños de la marca, pero se ha ido un paso más allá, y en vez de emplear una doble viga tradicional para sujetar la pipa a las culatas, se ha creado un cajón cerrado de aluminio de tan sólo 3 mm de espesor, sobre el que se han aplicado aberturas en cada cara que dan acceso a su interior. El subchasis es también de aluminio fundido y el tren trasero está anclado al cárter, como también es norma en la casa, pero con un basculante de nueva generación. Al igual que en las Panigale V4 se ha optado por uno de doble brazo con una estructura

Precio: 19.890 €; **Motor:** 2 cil. en V de 90°. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 96,0 x 61,5 mm; **Cilindrada:** 890 cc; **Compresión:** 13,3:1; **Potencia máx. dec.:** 88 kW (120 CV) a 10.750 rpm; **Par máx. dec.:** 94 Nm a 8.250 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores. Toberas de 52 mm; **Modos de conducción:** 4; **Ayudas electrónicas:** TC, DC, CC.; **Acc. Embrague:** Hidráulico; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 23,6°/93 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 43 mm / 120 mm; **Reglajes:** 3 vías; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador progresivo / 150 mm; **Reglajes:** 3 vías; **Freno del.:** 2 discos de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 245 mm; **Pinza:** 2 pistones; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / No; **Rueda del.:** 120/70-17". Llanta 3,50"; **Rueda tras.:** 190/55-17". Llanta 5,50"; **Medidas:** Cap. Depósito: 15 l; **Peso lleno:** 190 kg; **Dist. entre ejes:** 1.465 mm; **Altura asiento:** 837 mm.

casi simétrica lateralmente. El amortiguador se ancla en el brazo izquierdo de manera directa y también mediante un soporte en el cilindro posterior, produciendo una imagen totalmente particular de esta generación de modelos dotados del nuevo motor V2. Además, los escapes de salida a media altura y muy cortos, son otra seña de identidad. El equipamiento es el habitual en el segmento, con esta versión S dotada de suspensiones Öhlins y algunas opciones electrónicas de serie. Existe la posibilidad de orientar la moto exclusivamente al circuito con piezas como semimanillares más bajos, estribos regulables, un escape especial completo, y ajustes electrónicos que aumentan seis caballos la potencia máxima.

MÁS CAPAZ

La nueva Panigale V2 es menos potente que su antecesora, pero también mucho más ligera y fácil de llevar, lo que ha conseguido que las diferencias en circuito sean realmente escasas en las pruebas que se han realizado por la marca, pero sin haberlo comprobado de primera mano, lo que está

El chasis principal forma una caja abierta de aluminio que sujeta la pipa a las culatas, dejando la parte trasera a cargo de una pieza fundida de aluminio y el tren trasero anclado directamente al motor, ya con el nuevo diseño simétrico del basculante.



La carrocería sigue las líneas de las Panigale V4 de mayor cilindrada, pero tiene detalles de diseño particulares como los escapes de salida a media altura o que la versión estándar sea monoplaza con la opción de un doble asiento.

La horquilla invertida totalmente ajustable se complementa con un amortiguador que se ancla directamente en el lateral derecho del basculante y en la culata del cilindro posterior y está colocado en posición horizontal.

La Panigale emplea el nuevo motor V2 en su versión con la máxima potencia de 120 CV, un propulsor a 90° con accionamiento tradicional de las válvulas, distribución variable en la admisión y un peso muy reducido.

claro es que es una moto mucho más apta para ir por la carretera. Hay diferencias que se aprecian nada más subirla, como una posición de conducción más relajada, con los manillares por encima de la placa de la dirección, pero la principal se nota en los primeros metros, cuando compruebas que el motor es capaz de girar a bajo régimen sin ningún síntoma de protesta. Las relaciones de cambio de las dos primeras marchas se notan cortas, y eso te permite circular en segunda a unas 2.000 rpm a muy baja velocidad con el V2 girando de forma redonda, sin protestas, sin vibraciones y sin traqueteos al acelerar. Sale con presteza desde el fondo del tacómetro y está en plena forma ya a 4.000 rpm. A partir de ahí te encuentras con una aceleración constante y cada vez más empuje hasta cerca del límite, cuando ya empieza a estancarse. Al contrario que el V2 anterior que pedía régimen, cuanto más mejor, ahora tienes una zona media más progresiva y fácil de usar. Esta es la gran diferencia, el V2 es un motor mucho más parecido a cualquier otro. Esta progresividad se conjunta con un cambio con el tacto habitual de la marca, corto y directo, con un asistente que abandona el sensor en la varilla del reenvío para pasar al interior y que el accionamiento sea más sensible.

Aunque la posición se haya relajado, sigues sobre una deportiva sin ambigüedades, eso significa que puedes esconderte tras la cúpula con facilidad y es fácil cambiar de posición, todo perfecto en terrenos rápidos y curvas largas y medias, también si quieres aprovechar sus prestaciones. Rodando con la Panigale al mismo tiempo que con

Rivales



Honda CBR600RR
599 cc / 121 CV / 193 kg / 13.075 €



Kawasaki ZX-6R
636 cc / 124 CV / 198 kg / 13.199 €



Yamaha R9
890 cc / 119 CV / 195 kg / 13.499 €

su hermana desnuda y dotada de manillar alto, la Streetfighter, notas inmediatamente que la segunda es más fácil de llevar cuando el terreno se vuelve más lento, retorcido y tienes que hacer girar la moto en menos espacio. En lo que se refiere a estabilidad no hay ningún reproche, a ninguna velocidad ni estado del firme. Aunque tienes que contar con un tarado relativamente duro en ambos trenes, la absorción de los elementos de esta versión S es espectacular, como lo es el tacto y potencia de los frenos. Tienes también un nuevo cuadro digital con acceso a la larga lista de ayudas y opciones electrónicas muy fácil de leer y manejar, todo es más fácil ahora, y eso significa que la menor de las Panigale amplía su espectro de utilización. **M**

Conclusión

Podríamos decir que la nueva Panigale V2 es la primera de la serie que deja de ser una moto para muy pocos, para convertirse en una para casi todos aquellos amantes de una supersport en el más amplio sentido de la palabra. Con un motor de funcionamiento comparable a cualquiera, incluso a baja velocidad, logra servir para circular con ella cada día. Compacta, pero sin una posición extrema, eficaz en el terreno deportivo, superligera, ágil y sencilla de entender, abre una nueva era en las deportivas medias de Ducati. El segmento supersport está cambiando y esta Panigale es una buena prueba de ello.

BMW F 900 R

DESPUÉS DE UN LUSTRO EN EL MERCADO SIN CAMBIOS DESDE QUE SUBIÓ DE CILINDRADA Y SE RENOMBRÓ COMO UNA 'NOVECIENTOS', LA ROADSTER GERMANA ACENTÚA SU LADO DEPORTIVO CON NUEVA ERGONOMÍA Y UN COMPLETO EQUIPAMIENTO DE SERIE PARA HACERLA MÁS DIVERTIDA A LA PAR QUE SEGURA.

TEXTO: CHECHU LAZARO. FOTOS: JAIME OLIVARES.

La BMW F 900 R siempre ha sido una de esas naked sin fisuras, de las que es difícil encontrarles un punto débil. Sin sobresalir particularmente en nada, todo funciona con corrección. Una moto tan válida para el día a día, como para una mañana de curvas o para una escapada de fin de semana. Ese equilibrio logrado entre comodidad y deportividad era uno de sus aspectos más elogiables. En Múnich se habían mantenido fieles a esa idea desde el nacimiento de esta naked, allá por 2009, y no le ha ido mal viendo la tabla de matriculaciones. Sin embargo, en un entorno cada vez más disputado y donde aparecen nuevos actores desde latitudes lejanas compitiendo con precios imposibles de igualar, lo pasional gana terreno entre las marcas más tradicionales.

Tocaba una actualización para uno de los modelos de mayor peso, no solo en el catálogo de BMW, sino también en mercado nacional y europeo, y eran muchos los que le pedían un carácter

más agresivo y un punto más emocional. Todo ese 'feedback' aportado por sus fieles usuarios lo han querido trasladar a esta nueva versión que, aun manteniendo una continuidad en el aspecto mecánico, sí que supone la mayor revolución en el concepto de esta popular roadster de la gama F.

El quid de la cuestión está en la nueva ergonomía, que ha sido revisada para incidir en un perfil mucho más deportivo. Las estriberas se han retrasado y el manillar se ha adelantado, lo que te lleva a una posición más agresiva sobre la moto, cargando más peso sobre el tren delantero. Para contrarrestar ese trabajo extra en la suspensión, la F 900 R ahora cuenta con una horquilla invertida firmada por Showa, que es completamente regulable. Y otro detalle importante a cuenta de este nuevo enfoque racing de la naked es que ha aligerado su conjunto, con una rebaja que se nota especialmente en las llantas de aluminio que hereda de las S y que son casi dos kilos más livianas.





El agresivo faro full LED sigue siendo su seña de identidad. La pantalla TFT viene cargadísima de información. Y las nuevas llantas de aluminio las hereda de la S 1000 R.



Técnica

PAQUETE PREMIUM

Resulta curioso que estemos hablando de un salto evolutivo tan importante de un modelo que prácticamente está movido el mismo motor que en el pasado. El conocido bicilíndrico en línea mantiene las mismas cotas de potencia (105 CV a 8.500 rpm) y par (93 Nm a 6.750 rpm), obviamente revisado para pasar la Euro 5+, y permanece anclado por delante y detrás de los cilindros para que ejerza una función estructural entre las dos vigas de acero que forman el chasis. Eso sí, añade un tercer modo de conducción de serie (Dynamic), que se une al Road y Rain, con un comportamiento más deportivo y que antes se comercializaba como opción.

Esta es una de las características de la renovada roadster, que cuenta con un equipamiento de base muy superior a su predecesora. Lo que antes costaba añadir al configurador de la marca germana ahora viene de serie, como sucede con el control de tracción con función en curva (DTC), y el control del par de arrastre del motor (MSR). Algo parecido ocurre con el

Precio: 9.750 €; **Motor:** 2 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 86.0 x 77.0 mm; **Cilindrada:** 895 cc; **Compresión:** 13,1:1; **Potencia máx. dec.:** 77 kW [105 CV] a 8.500 rpm; **Par máx. dec.:** 93 Nm a 6.750 rpm; **Modos de conducción:** 3 (Rain, Road y Dynamic); **Ayudas electrónicas:** TC; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Monocasco de acero; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 64° / 114 mm; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 43 mm / 135 mm; **Reglajes:** Extensión, compresión y precarga; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 120 mm; **Reglajes:** Extensión y precarga; **Freno del.:** 2 discos de 320 mm; **Pinzas:** 4 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 265 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** En curva / No; **Rueda del.:** 120/70-17". Llant. 3,50"; **Rueda tras.:** 180/55-17". Llant. 5,50"; **Cap. Depósito:** 13 l; **Peso lleno:** 208 kg; **Dist. entre ejes:** 1.514 mm; **Altura asiento:** 815 mm.

sistema ABS Pro, que se activa en función del ángulo de inclinación, y que trabaja en conjunto con el control dinámico de frenada (DBC), que impide aceleraciones involuntarias en frenadas de emergencia. Lo que de momento se queda fuera del equipamiento de serie es ajuste electrónico del amortiguador trasero (Dynamic ESA), un modo de conducción Pro personalizable y el quickshifter.

AL ATAQUE

La presentación nacional de la nueva F 900 R se realizó en compañía de la XR, su hermana crossover que también ha sido renovada. Desde la sede nacional de la marca, BMW nos preparó una ruta a través de las provincias de Madrid y Ávila, pasando por lugares tan emblemáticos como la Cruz Verde y con las carreteras serranas repletas de curvas para exprimir al máximo la nueva roadster de marcado carácter sport.

Cuando te subes en ella percibes sus buenos acabados y lo cuidados que están todos sus detalles, con unas piñas bien resueltas y de accionamiento sencillo. Nada

Las pocas novedades estéticas de la F 900 R se hallan en la parte trasera, con un nuevo colín donde se integran todas las luces en los intermitentes, a parte de los tres colores en que se comercializa: azul y negro metalizado, y el tricolor.



No hay diferencias estéticas en la parte delantera, pero la gran novedad está en la horquilla invertida multirregulable firmada por Showa, que permite ajustar extensión, compresión y precarga.

No hay cambios en el bicilíndrico en línea de 895 cc, pero sí en su equipamiento de serie ya que añade un tercer modo de conducción Dynamic, con un comportamiento más deportivo, control de tracción y ABS en curva.

El nuevo juego de llantas de aluminio procede de la S 1000 R y suponen un ahorro de peso de 1,8 kg. Las de color rojo solo las equipa de serie la decoración 'Sport' con el icónico diseño tricolor de BMW.

Rivales

nuevo en la casa múniquesa. Con el motor arrancado, que ya era de una rumorosidad baja, apenas se percibe con la nueva homologación. Lo que sí que se nota es la nueva ergonomía, mucho más agresiva que las anteriores versiones, cuya posición a los mandos era más cuadrada. Inmediatamente te sientes en una postura de ataque, pero con todo a mano porque también se han rediseñado las manetas y palancas. Incluso agradeces no tener cuerpos extraños en la parte baja de la pierna cuando la mueves en parado, subido en ella. No es una moto especialmente baja (el asiento se sitúa a 815 mm del suelo), pero su peso contenido permite sentirse seguro a las tallas más mediterráneas.

Salir de la capital del reino siempre es una aventura y más en un día de diario, pero también nos permite comprobar que no ha perdido ni un ápice de su perfil ciudadano. En este sentido es una moto modélica. Maniobrar con ella es sumamente sencillo. Su dirección no gira en exceso, pero es más que suficiente. Tanto en rotondas, como en curvas cerradas a baja velocidad, su conducción es sencilla y se mueve con muy poco esfuerzo. La moto frena muy bien, con seguridad, y el motor se nota muy lleno en todo su régimen. Desde el primer momento el conjunto se siente sólido y sin holguras, transmitiendo calidad en todo momento y al aumentar el ritmo y salir de la ciudad, la sensación no solo se mantiene, sino que se acrecienta.

En carretera abierta vas completamente expuesto ante el aire, pero frente a ello poco puede hacer una naked. Lo que sí aporta confort es un motor donde apenas

sientes las vibraciones, con un tacto muy agradable en bajos y medios, y algo más de pegada en la parte alta, que se percibe en el nuevo modo Dynamic. Como te digo, la posición te invita a divertirse y a trazar las curvas con un puntito picante. Ahí se nota las mejoras en el tren delantero, manteniendo las trayectorias con mucha precisión, gracias a un gran aplomo frontal, y los cambios de dirección con suma rapidez. Tengo que decir que en el caso de mi unidad de prueba, le pude sacar aún más jugo ya que equipaba el sistema Dynamic ESA y el asistente de cambio, pero esas dos 'chuches' no están incluidas en los 9.750 euros de precio de base, que de por sí, hacen de esta nueva F 900 R una moto muy golosa. **M**

Conclusión

La reconversión de una moto emblemática como la F 900 R en una naked sport le da ese punto pasional que pretende transmitir. También se muestra más sólida y firme en uso deportivo por carreteras muy reviradas con buen asfalto, sin perder esa adaptabilidad a un uso urbano, gracias a que es más ligera y manejable. Ha perdido parte de su conducción turística con respecto a la versión anterior, que tenía una posición más natural a los mandos y los kilómetros se notan más en brazos y espalda, pero ha ganado en personalidad y diversión en marcha.



Aprilia Touno 660

659 cc / 95 CV / 183 kg / 10.949 €



Ducati Monster

937 cc / 111 CV / 188 kg / 12.990 €



KTM 790 Duke

799 cc / 105 CV / 169 kg / 9.549 €

YAMAHA TENERE 700

DESDE SU LANZAMIENTO EN 2019 LA TÉNÉRÉ 700 SE HA CONVERTIDO EN LÍDER Y EN UN FENÓMENO DE VENTAS ENTRE LAS TRAIL. SEIS AÑOS DESPUÉS LLEGA LA PRIMERA ACTUALIZACIÓN IMPORTANTE.

TEXTO: SANTI AYALA. FOTOS: YAMAHA

El fenómeno Yamaha Ténéré 700 es digno de análisis sociológico, comercial, sintáctico, de sangre... y de cualquier tipo. Uno de esos éxitos de una marca que suceden para traspasar lo humano y lo divino, llegando a convertirse incluso en mito. Más de 70.000 unidades vendidas en Europa de la moto con el nombre del desierto más icónico en la competición de los raids, que por sí solo ya es éxito, con ese nombre icónico. La Ténéré triunfa en ventas justo por ese vínculo con la historia y herencia de Yamaha con el Dakar, por su imagen tan dakariana de espíritu deportivo/aventurero que ha cautivado al público para encumbrarla y hacerla líder de masas. Con diferente tipología de cliente desde el más racing de rally enduro, pasando por el "glober trotter" que recorrer el mundo en moto como el "commuter" que la usa para su movilidad diaria. Una moto de esencia sencilla en su arquitectura y su motor, sin grandes soluciones tecnológicas, sencilla, que ha sido otra de las bases del éxito pues el cliente no quería más. Consolidada como una de la trail más influyentes, líder en el competitivo segmento de trail medias con ruedas de 21" adelante y 18" atrás, gracias a su carácter off-road.

CUATRO ÁREAS CLAVE DE MEJORA

Hacía falta una renovación tras seis años de vida y aprovechando el trabajo necesario para cumplir con las normas de homologación Euro5+ en la nueva versión se han introducido mejoras clave en torno a cuatro puntos básicos: diseño exterior, ergonomía, tecnología y suspensión.

A la vista la nueva Ténéré mantiene una silueta similar y la misma personalidad, pero con operación estética que enseña otra carrocería que facilita moverse mejor con otro semicarenado, y pane-





Puesta al día en ergonomía, estética, equipamiento, electrónica... Manteniendo el exitoso espíritu Ténéré 700 que tantas ventas le ha dado.



les laterales, con una estética racing que transmite ligereza. El asiento es ahora de una sola pieza, antes dos, y ofrece mayor confort tanto para el conductor como para el pasajero, con una altura de 875 mm para un mejor manejo de la moto. En opción se puede montar un asiento bajo a 860 mm, con rebaja en 20 mm del recorrido de la suspensión. En la ergonomía influye el nuevo depósito de combustible (16 l.) más plano en la parte superior y reubicado hacia adelante, mejorando el agarre de las rodillas, así como la distribución del peso, permitiendo poner el cuerpo más adelantado. Además, se han renovado elementos como la tapa del embrague, con la posición de la leva avanzada, 35° para dejar más espacio y no tocar con ella. Las estriberas tienen un 36% más de superficie, asegurando una posición de conducción más cómoda en trayectos largos. La estética mantiene el faro delantero de 4 focos, con otro diseño y mejor iluminación, sobre todo de cerca.

MÁS AYUDAS ELECTRÓNICAS

Frente al modelo anterior, espartano en electrónica, la Ténéré 700 2025 se tecnifica equipando soluciones que ayudan a superar la homologación Euro5+ como el acelerador electrónico YCC-T. Además, se puede

Técnica

Precio: 11.199 €; **Motor:** 4T, 2 cil., refrigeración líquida; **Diámetro x carrera:** 80 x 68,6 mm; **Cilindrada:** 689 cc; **Compresión:** 11,5:1; **Potencia máx. dec.:** 54 kW [73,4 CV] a 9.000 rpm; **Transmisión sec.:** Engranajes; **Cambio:** 6 relaciones; **Chasis:** Simple cuna desdoblada de acero; **Suspensión del/tras.:** Horquilla invertida KYB de 43 mm/ Monoamortiguador KYB; **Freno del/tras.:** Dos discos de 282 mm. / Disco de 245 mm. Pinzas y bombas Brembo; **Ruedas:** 90/90-21" / 150/70-18"; **Capacidad del depósito:** 16 litros; **Distancia entre ejes:** 1.595 mm; **Altura asiento:** 875 mm; **Peso declarado [sin gasolina]:** 208 kg.

escoger entre dos mapas de motor, uno deportivo "Sport" y otro más suave "Explorer". Se incorpora un control de tracción, fácilmente desactivable junto al sistema ABS -disponible en tres niveles (activado en ambas ruedas, desactivado en la trasera, y desconectado en los dos ejes lo que permite escoger según terreno y condiciones de conducción. Llega una nueva instrumentación TFT a color de 6,3" que ofrece dos modos de visualización (Street y Explorer) y conectividad con el móvil mediante la aplicación MyRide. Se ha reforzado el "copckit" para que haya menos vibraciones y se vea mejor la pantalla.

Dispone de una toma USB-C para la carga de dispositivos, y las piñas de mando son diferentes, comunes a otros modelos, más intuitivas en su manejo mediante joystick de movimiento en 4 ejes, incorporando ahora intermitentes autocancelables.

El motor bicilíndrico CP2 (54 Kw/68 Nm) tiene ajustes y mapping para cumplir con la normativa Euro5+, y el conducto de admisión se ha acortado para potenciar el par a bajas/medias revoluciones, lo que refuerza su rendimiento en terrenos off-road. Además, se ofrece una versión de 35 kW para carnet A2 y se puede añadir el quickshifter de forma opcional que ahora trabaja

Renovación completa de la carrocería, incluida la óptica delantera. Los nuevos cubremanetas son más robustos. La horquilla es regulable en tres vías al incluir ajuste de la precarga del muelle.



Nuevo asiento de una pieza. El depósito también es distinto y reubicado, lo que aporta una mejor ergonomía, sobre todo de pie. Disponible una versión de sillín más bajo y suspensión de menor recorrido.

Llega más tecnología al motor CP2: acelerador electrónico YCC-T, dos mapas de motor, control de tracción (desconectable)... Los conductos de admisión son diferentes, aportando ganancia en bajos.

Renovado amortiguador KYB, mejorado frente al anterior, con respuesta más suave, y fijado sobre unas bieletas distintas. Incluye pomo para regulación de la precarga.

bidireccional, para subir y reducir marchas -antes solo en subida-.

En la parte ciclo y el bastidor, la suspensión la sigue suministrando Kayaba pero ahora completamente regulables en tres vías en los dos ejes, permitiendo ajustar la precarga de forma sencilla delante y detrás, gracias a unos nuevos reguladores en la horquilla que requiere herramienta para su manejo y a un pomo en el amortiguador de accionamiento manual. La horquilla invertida de 43 mm con 210 mm de recorrido tiene otro setting y también dispone ahora de tornillo para hacer mantenimiento sacando el aire. El nuevo amortiguador trabaja sobre otras bieletas y con sus 200 mm de recorrido aporta una conducción ágil, más controlada, con mejor absorción y mayor contacto con el suelo. El sistema frenado se mantiene igual con doble disco delantero (282 mm) y disco trasero (245 mm) con Brembo.

EFFECTIVIDAD

En Marruecos, desierto de Agafy, cerca de Marrakech, por pistas secas, sin arena, hemos probado la Ténéré. La posición de conducción es un apartado de notable mejora: ya no molesta la tapa del embrague, que no choca con la bota, el depósito es más plano y se va más avanzado, mejor en campo al ir de pie, mientras que los pies quedan mucho mejor asentados en los estribos anchos. El asiento facilita la conducción de pie/sentado y la transición entre estas dos posiciones. La pantalla se ve mucho mejor y es muy sencillo quitar el ABS/control de tracción con una ruta de acceso más cómoda, además del botón en el lado izquierdo del cuadro de mandos para el ABS, muy accesible. Un

Rivales



APRILIA TUAREG 660
660 cc / 80 CV / 204 kg / 11.999 €



KTM 790 ADVENTURE
799 cc / 95 CV / 203 kg / 11.799 €



VOGE 800X PRO
799 cc / 95 CV / 190 kg / 9.899 €

control de tracción que no es demasiado intrusivo y que se pueden llevar en el nivel bajo en campo, a modo de seguridad para lo que lo quieran.

La suspensión ha mejorado mucho, con más tacto y menos hundimiento, siendo cierto que en conducción deportiva aguanta mejor el no hacer topes, aunque los hace. La frenada sigue siendo correcta, buena para off pues es progresiva y no muerde de más, a veces un poco justa en carretera en uso deportivo en puertos de montaña, por ejemplo. El motor, como todos los Euro5+, ha perdido carácter y punch, se vuelve más adormilado. Sigue siendo muy fácil de llevar, amigable y óptima, sobre todo en off road donde se pueden aprovechar mucho sus 73 CV, conduciendo en medio régimen. En carretera rinde bien, no es una trail deportiva, pero sí divertida, muy equilibrada. **M**

Conclusión

En resumen, la Yamaha Ténéré 700 en su versión 2025 refuerza su reputación en el segmento trail. Con mejoras en tecnología de electrónica, diseño y ergonomía con otra carrocería, rendimiento del motor y de la parte ciclo con mejor suspensión con lo que se adapta aún mejor al uso en asfalto como al off road, ofreciendo versatilidad sin perder la esencia y el carácter campero que la han hecho tan popular. Una moto que seguirá dejando huella por su estética y su ADN de trail enduro.

SYM ADX 300

LA MARCA TAIWANESA SYM AMPLÍA SU EXTENSA GAMA DE SCOOTERS CON UN CROSSOVER DE MEDIA CILINDRADA, EL ADX 300. UN MODELO, QUE DESTACA POR SU POLIVALENCIA Y SU ATRACTIVO PRECIO DE VENTA.

TEXTO: MARCOS ABELEND. FOTOS: SYM.

Para la creación de este nuevo scooter, SYM ha partido de las plataformas motrices y ciclísticas de otros trescientos de su gama como el Joymax y Maxsym 300, aunque con los cambios pertinentes para asumir sus características crossover.

El bastidor mantiene su estructura multitubular en acero pero con una arquitectura reformada, sobre todo en la zona del puente central, con el objetivo de incrementar la rigidez y mejorar el aplomo en este ADX de mayor altura que sus hermanos urbanitas.

La suspensión delantera se confía a una horquilla convencional sujeta a la columna de dirección por una tija simple, y la trasera, a una pareja de amortiguadores ajustables en precarga. En ambos casos, el recorrido crece hasta los 125 mm, delante y los 120 detrás, mientras que las ruedas apuestan por llantas de 15/14 pulgadas (delante/detrás) y neumáticos CST con dibujo

“campero”; y los frenos son los mismos que los de sus hermanos de marca.

En el caso del motor, se han modificado los puntos de anclaje conforme al bastidor personalizado del ADX 300, aunque el grupo térmico mantiene la base vista en otros SYM. Se trata de un monocilíndrico de 278 cc, con distribución SOHC, cuatro válvulas, refrigeración líquida, transmisión por variador constante y homologación Euro 5+.

Declara un rendimiento de 26 CV y 26 Nm de par motor, y destaca por la incorporación de un sistema de control de tracción desconectable.

El cuadro de instrumentos recurre a una pantalla TFT a color de siete pulgadas, que permite escoger entre tres modos de presentación de la información. Otros detalles del equipamiento del ADX 300 lo encontramos en la llave de proximidad Smart Key que permite activar la leva giratoria, que no solo permite poner el contacto del scoo-







La llave de proximidad Smart Key desbloquea automáticamente el mando circular que permite controlar el contacto del motor, la apertura del asiento y el depósito de gasolina.



ter sino también manejar la apertura del asiento y el acceso al tapón de gasolina.

"SYMPPLICIDAD"

El ADX 300 destaca por el excelente funcionamiento de sus apartados esenciales, esto es, los responsables del dinamismo general del conjunto tales como el motor, el chasis y las suspensiones; porque, también es verdad, que en materia de gadgets electrónicos se aprecia una configuración más bien simple.

El cuadro de instrumentos, por ejemplo, destaca por su gran tamaño y la buena disposición de la información, con dígitos grandes y organización clara, aunque salvo los tres modos de presentación seleccionables no hay mucho más margen a la personalización y los botones para ello se encuentran en la propia pantalla, y no en las pñas.

Tampoco hay posibilidades de ajustar el parabrisas ahumado ni la posición de las manetas, y la toma USB se encuentra dentro de la guantera en el lado derecho del escudo frontal -con tapa sin cerradura-, por lo que queda un tanto alejada del manillar para quien quiera usar el móvil como navegador.

Técnica

Precio: 4.599 €; **Motor:** 4T, 1 cil., horizontal; **Diámetro x carrera:** 75 x 60 mm; **Cilindrada:** 278 cc; **Compresión:** 10,5:1; **Potencia máx. dec.:** 19 kW [26 CV] a 8.000 rpm; **Transmisión sec.:** Engranajes; **Cambio:** Automático (por variador constante); **Chasis:** Multitubular en acero; **Suspensión delantera:** Horquilla convencional no regulable. **Suspensión trasera:** doble amortiguador regulable en precarga; **Freno del./tras.:** Un disco de 260 mm. / Disco de 240 mm; **ABS:** de doble canal no desconectable; **Ruedas:** 120/70-15" / 140/70-14"; **Capacidad depósito:** 16 litros; **Distancia entre ejes:** 1.510 mm; **Altura asiento:** 790 mm; **Peso [orden de marcha]:** 200 kg

En cualquier caso, esta "symplicidad" de equipamiento permite que el ADX 300 esté disponible a un atractivo precio de 4.599 euros, incluyendo un año de seguro y garantía de cinco años.

En general, hay que reconocer que SYM ha sabido calibrar muy bien el tinte "crossover" del ADX 300, patente en su atractiva y deportiva imagen, pero manteniendo la funcionalidad necesaria para un vehículo que será usado cotidianamente en la ciudad y sus alrededores. Por ejemplo, el hueco bajo el asiento resulta bastante apañado en comparación con otros de su clase, pues acoge sin mayores problemas un casco integral y algún objeto más.

El puesto de conducción también es un ejemplo de este compromiso entre confort y posturo trail, con un manillar que parece campero pero que resulta bastante bajo y cerrado de puntas, como en un scooter convencional, y también disfrutamos de un asiento que se sitúa a 790 mm milímetros del suelo y que propone un mullido de excelente confort. Así mismo, los pies encuentran espacio holgado en las anchas

Atractivo frontal de rasgos deportivos y posición "altiva". El incremento de estatura se debe a unas suspensiones que aumentan su recorrido a los 125 mm, delante, y los 120, detrás.



Pese a la estética crossover, el puesto de mandos se aproxima a un scooter convencional, por el diseño del manillar, el asiento y las plataformas laterales que procuran un gran confort.

La mecánica parte de otros 300 de SYM como el Joymax, modificado simplemente en los puntos de anclaje al bastidor pero sin modificaciones internas.

Frente a otras plataformas de la marca, el chasis del ADX 300 se ha reforzado en la zona del puente central para incrementar la rigidez y la estabilidad.

plataformas y sin que las rodillas tengan que ir muy flexionadas, aunque al estirar las piernas pronto nos toparemos con la limitación del escudo.

En verdad, la configuración crossover del ADX 300 sí tiene ventajas dinámicas frente a otros modelos, como sus propios hermanos Joymax y Maxsym, como lo es el mayor recorrido de las suspensiones, que suponen un plus de confort, control y confianza en firmes irregulares. Y no nos referimos tanto a posibles vías sin asfaltar, sino más bien a esas proliferantes calles urbanas que, entre badenes, bandas rugosas, grietas en el asfalto y tapas de alcantarilla como cráteres, no distan demasiado de un circuito de motocross...

La mayor altura general del nuevo SYM también se agradece en vías del extrarradio, al encontrar excelente estabilidad a alta velocidad y un aplomo confiable en curvas amplias. Todo, a costa de una agilidad correcta pero menor que en un scooter más bajo y, en el caso del SYM, también debido a un peso de 200 kilos que nos parece un poco excesivo.

Otro apartado brillante del ADX 300 lo encontramos en unas suspensiones de gran solidez y bien compenetradas entre ambos ejes, logrando controlar muy bien los movimientos parásitos del chasis incluso en conducción animada. Por su parte, los frenos cumplen disciplinadamente en uso urbano pero se quedan algo justos en conducción más alegre.

El comportamiento del motor también apunta a un compromiso centrado en el ámbito ciudadano. La mecánica taiwanesa nos ha sorprendido por su refinado funcio-

Rivales



Honda ADV 350

330 cc / 29 CV / 186 kg / 6.740 €



Keeway Vieste 300 XDV

278 cc / 25,8 CV / N.D. / 4.190 €



Kymco DTX 350

321 cc / 34 CV / 194 kg / 5.699 €

namiento, con un embrague centrífugo especialmente suave al arrancar que permite acelerar desde parado con mucha precisión y eficacia. La puesta a punto del variador procura una buena aceleración inicial para, a continuación, abrir la relación más rápidamente y permitir cruceros de entre 100 y 110 km/h sin que la mecánica vaya muy revolucionada.

En vías más rápidas, la caballería se aplana arriba y para alcanzar los 120 km/h requiere su buena carrerilla, pareciendo aquí un pelín justos los 26 caballos, ya que la estructura ciclo bien sería capaz de soportar algo más de energía. En cualquier caso, a estos ritmos de cruce también reluce la ausencia de vibraciones del motor SYM y su frugalidad energética, siendo más que plausible superar los 300 kilómetros con su depósito de 16 litros. **M**

Conclusión

No es casualidad que la marca SYM ocupe el cuarto puesto en el mercado español dentro del segmento de los scooters. Parte del éxito se debe a una gama amplia, variada y que no deja de crecer, como lo demuestra la nueva tipología "crossover". A esta se incorpora el ADX 300, un modelo de lo más atractivo, tanto por su imagen como por su precio, y que, pese a la sencillez en materia de soluciones electrónicas, dinámicamente cumple muy bien con las expectativas, añadiendo tinte campero pero sin restar funcionalidad.

VOGE 625DSX

VOGE ACTUALIZA SU TRAIL DE CILINDRADA MEDIA DOTÁNDOLA DE UN MOTOR DE MAYOR CILINDRADA Y UNA PARTE CICLO MÁS ELABORADA PARA AUMENTAR SU RANGO OPERATIVO, PERO MANTENIENDO INALTERABLES LAS CLAVES DEL ÉXITO DE SU ANTECESORA, UNA MOTO QUE YA OFRECÍA MUCHO CON UN PRECIO MÁS QUE ATRACTIVO, UNA FÓRMULA QUE SE MANTIENE EN LA 625DSX.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: LLUIS LLURBA.

La evolución de las marcas chinas en nuestro mercado está siendo en estos momentos exponencial. Hemos pasado en menos de una década de denostar unos productos de baja cilindrada y calidad, que se vendían por su precio, a considerarlas como una alternativa a cualquier modelo del segmento medio. Las cifras cantan, y en los tres primeros meses de 2025 se ha dado por vez primera una situación que hace poco era impensable, una de ellas, la Voge 900DSX se ha convertido en la moto más vendida de más 500 cc, y también en la primera moto, las diez primeras plazas están copadas por scooters. Si atendemos al ritmo de las novedades de las grandes marcas y a su ampliación de segmentos en los que se integran, queda claro que el mercado va a dar un vuelco en muy poco tiempo.

Uno de los segmentos en los que estos fabricantes han insistido más en los últimos tiempos es el de las cilindradas medias, especialmente naked y trail. Inicialmente nos encontramos con modelos que aparecían en su mayor parte dotados de un motor de medio litro basado en la misma plataforma, el de la Honda CB500. A partir de ahí, la evolución ha sido meteórica, y hoy en día ya tenemos en el mercado hasta modelos de tres cilindros de diseño propio, y en breve toda una nueva gama. Voge es la firma con la que el gigante Loncin, que produce motocicletas, motores de gasolina, vehículos todo terreno y cuatriciclos entre otras cosas, distribuye en Europa sus modelos de mayor calidad. La empresa comenzó a fabricar para BMW hace ya tres lustros motores, primero los monocilíndricos de las F 650, luego los de dos cilindros en línea de las GS, y más tarde los scooter de 400 cc al completo. Hay que considerar que su producción de motos

es de unos 2,5 millones y la de motores de medio millón más para hacerse una idea de su dimensión.

Loncin fue también una de las primeras marcas que “fusiló” el motor Honda, vendiéndolo a múltiples firmas, y también empleándolo en sus propias motos. De hecho, es el germen original del que equipa la 625DSX, instalado en su 500DSX que apareció en 2021. A ella le sucedió la 525 en 2023, y ahora, otros dos años más tarde, llega la 625DSX, con un propulsor que ha crecido de los 471 cc iniciales a los 581 cc.

MÁS ALLÁ

Sin embargo, la 625DSX es bastante más que un modelo al que se le ha aumentado la capacidad de su motor. De hecho, su aparición no representa la desaparición de la 525, sino que ambas van a complementarse como modelos a diferente nivel. Para empezar, el motor ha sufrido una profunda renovación, que va más allá del aumento de cilindrada. Las cotas han ido cambiando de las cuadradas de 67,0 x 66,9 mm a 67,0 x 63,5 mm en la 525, y ahora se pasa a un diámetro de 76 mm para alcanzar los 481 cc. Una modificación fundamental es el nuevo cigüeñal, que deja de estar calado a 180° para estarlo a 270° como se ha vuelto casi imprescindible en los bicilíndricos en línea de nueva generación. Ello ha traído como consecuencia tener que modificar el eje de balance y el calado de los árboles de levas y el encendido. Además, el sistema de distribución, que antes tenía una leva para cada cilindro con un empujador en Y para accionar las dos válvulas de admisión o escape de cada cilindro, las ha duplicado y dispone de balancines individuales para cada una. Se ha aumentado la potencia máxima hasta los 63 CV a 9.000 rpm y el par





Es una moto cómoda en cualquier uso que le des. La pantalla digital es amplia y ofrece excelente lectura. Iluminación LED. Asiento a doble altura confortable.



máximo a 57 Nm a 6.500 rpm. Voge declara una velocidad máxima de 183 km/h y durante esta primera toma de contacto pudimos comprobar que ciertamente la rondará. Junto a ello se ha reforzado el embrague, ahora con sistema limitador de par, con discos mayores y se ha instalado un intercambiador de agua para refrigerar el aceite.

Aunque el chasis no cambia, si lo han hecho las suspensiones, unas KYB que no sólo tienen más recorrido, 174 mm y 181 mm en el tren delantero y trasero respectivamente, sino también mayor calidad, con ajuste de tres vías en los dos trenes y un amortiguador dotado de depósito de gas separado en el que se sitúa la regulación de la compresión, y que ahora está anclado sobre bieletas. La altura libre ha aumentado a 220 mm para mejorar su faceta off road, que es una de las tareas en las que se ha focalizado la evolución. En este sentido, junto a la llegada de nuevas llantas de radios cruzados, se cuenta con un sistema de frenos con ABS y control de tracción totalmente desconectables, aunque no hay un modo de conducción off road, sólo dos, denominados E y S, con

Técnica

Precio: 6.592 €; **Motor:** 2 cil. en línea. Refr. líquida; **Distribución:** DOHC 8 V; **Diámetro x carrera:** 76,0 x 64,0 mm; **Cilindrada:** 581 cc; **Compresión:** 11,5:1; **Potencia máx. dec.:** 46 kW [63 CV] a 9.000 rpm; **Par máx. dec.:** 57 Nm a 6.500 rpm; **Alimentación:** 2 inyectores; **Modos de conducción:** 2; **Ayudas electrónicas:** No tiene; **Acc. Embrague:** Cable; **Cambio:** 6 relaciones; **Transmisión sec.:** Cadena; **Chasis:** Tubular de acero; **Basculante:** Doble brazo de aluminio; **Geometría:** 27,5° / N.D. m; **Suspensión del.:** Horquilla invertida; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 174 mm; **Reglajes:** 3 vías; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador / 181 mm; **Reglajes:** 3 vías; **Freno del.:** 2 discos de 298 mm; **Pinzas:** 2 pistones; **Freno tras.:** Un disco de 240 mm; **Pinza:** Un pistón; **ABS Tipo / Desconec.:** Estándar / Sí; **Rueda del.:** 110/80-19". Llantá 3,00"; **Rueda tras.:** 150/70-17". Llantá 4,50"; **Medidas:** Cap. Depósito: 17,6 l; **Peso lleno:** 206 kg; **Dist. entre ejes:** 1.465 mm; **Altura asiento:** 835 mm.

cambios no muy apreciables, ya que no se dispone de acelerador electrónico. Los cambios finalizan con modificaciones en la ergonomía por la recolocación de los estribos, algo más adelantados y desplazados hacia afuera y un gran cuadro digital en el que los que tengan peor vista se sentirán bien a gusto por el generoso tamaño de los dígitos. Como es habitual en las motos de origen chino, la lista de equipamiento de serie es interminable. Tiene una cámara de vídeo situada en el frontal capaz de grabar en bucle constantemente lo que sucede por delante, navegación, faros antiniebla, protecciones tubulares, en el manillar y una placa de aluminio para el cárter, caballete central, pantalla regulable, indicador de presión de los neumáticos, tomas USB y de 12 V o piñas retroiluminadas.

FÁCIL

Lo primero que notas al subirte a la 625DSX es que es una moto manejable a pesar de su volumen exterior. El sillín está situado a 835 mm del suelo, y aunque las suspensiones no ceden mucho inicialmente, llegas con una estatura media sin problemas al

Las suspensiones KYB han aumentado de recorrido en ambos trenes y han mejorado de calidad respecto a las de la 525, contando con ajuste de tres vías tanto en la horquilla como en el amortiguador, que tiene botella de gas separada.

Las llantas son de radios cruzados, preparadas para equipar neumáticos sin cámara y mantienen un doble disco delantero con pinzas Nissin de dos pistones en la delantera. Los sistemas ABS y TCS puede desconectarse por completo.



La ergonomía ha cambiado ligeramente con un asiento que permite una altura moderada al suelo, 835 mm y un reposicionamiento de los estribos, adelantados 30 mm y desplazados 10 mm hacia fuera.

El motor no sólo ha aumentado de cilindrada hasta los 581 cc sino que tiene ahora el cigüeñal calado a 270° y cambios en el sistema de distribución más allá del calado, porque se emplean levas independientes para el accionamiento de cada válvula.

suelo. De hecho, en marcha los estribos tienen poca distancia al asiento y llevas las rodillas algo flexionadas. En cualquier caso, es una moto cómoda, con un motor sin vibraciones, que tiene contrapesos bajo las estribas, a las que, por cierto, se pueden quitar las gomas para que queden con dentado para conducir por el campo con más agarre. En manillar no es excesivamente ancho y queda a una buena altura y la cúpula, que es fácilmente regulable con una mano en marcha, no es muy alta y no produce rebufos, aunque algunos preferirán más altura en recorridos largos a buena velocidad. El motor empieza a trabajar con soltura a 4.000 rpm, por debajo es suave, pero le falta contundencia y aceleración. Sin embargo, superado ese régimen trabaja con decisión a lo largo de otras 4.000 rpm, para quedarse un tanto estancado a partir de entonces hasta el régimen máximo a 9.500 rpm. Puedes actuar con el cambio, que es preciso, pero que no dispone de asistente, para mantener el motor en esa amplia banda.

El chasis también trabaja bien, estable en cualquier condición apoyado tanto por unas suspensiones de funcionamiento efectivo, como de unos neumáticos Metzeler de serie que tienen tacto y agarre en cualquier terreno. Tanto la horquilla como el amortiguador otorgan bastante recorrido a sus ruedas, y tienen un tarado que se adapta bien tanto al asfalto como al campo, siempre que no te compliques la vida. No se descompensan en frenadas y son capaces de combinar comodidad con soporte, ayudadas por una altura libre al suelo generosa que también permite a

Rivales



Benelli TRK702X

698 cc / 70 CV / 237 kg / 8.090 €



CFMoto 700MT

693 cc / 67 CV / 240 kg / 6.690 €



QJMOTOR SRT700X

698 cc / 73 CV / 240 kg / 7.499 €

los neumáticos demostrar sus aptitudes. Una de las direcciones en las que Voge ha trabajado en esta moto es la de ampliar su rango de actuación, y realmente por protección, ausencia de vibraciones, comodidad y prestaciones, ha logrado que sea realmente una moto válida para viajar. Fuera de la carretera se defiende, y puedes ir por caminos sin ningún problema, es ágil y está preparada en algunos aspectos como el de la desconexión de las asistencias en la frenada. Como en cualquier trail de gran tamaño, tienes las inercias de más de 200 kg además del pasaje, mucha carrocería y muchas posibilidades si resbalas de romper cosas. La posición de pie no cansa, aunque entonces un manillar un poco más alto vendría bien si eres de buena talla. Y todo esto se complementa con un precio de sólo 6.592 €, 700 € por encima del que tiene la 525 DSX, que seguirá en producción como modelo de entrada. **M**

Conclusión

Voge da un paso adelante con la llegada de su 625DSX, pero sin dejar de producir la 525DSX, lo que la sitúa en una posición más avanzada en lo que se refiere a su potencial turístico y también en uso fuera de la carretera, pero con la buena noticia de mantener un precio realmente atractivo y la larga lista de equipamiento que caracteriza a la firma. Con un motor más lleno, la mejora de sus prestaciones y una parte ciclo más eficaz rivaliza con las motos de segmentos inmediatamente superiores.

TRIUMPH TIGER SPORT 800

MÁS MÚSCULO

TRIUMPH EXPANDE SU GAMA MEDIA CON LA LLEGADA DE LA VERSIÓN DE 800 DE SU TIGER SPORT, BASADA EN LA PLATAFORMA MÁS SIMPLE DE SUS TRICILÍNDRICAS DE MEDIA CILINDRADA, UNA MOTO QUE MANTIENE LA SIMPLICIDAD DE SU HERMANA MENOR DE 660 CC, PERO LA DOTA DE MAYORES PRESTACIONES Y EQUIPAMIENTO.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: JAIME OLIVARES.

La Triumph Tiger Sport 660 fue el segundo modelo de una nueva base de Triumph que se inició con la Trident 660. Se trataba de poner en el mercado una gama más simple que las que tenía hasta ese momento con sus motores de tres cilindros en línea de las Street Triple, para bajar el precio y las prestaciones y competir en el gran mercado de las naked de cilindrada media dominado por la Yamaha MT-07 y el resto de las bicilíndricas. Para lograrlo, más que simplificar el motor, cuya base era la misma, se creó un chasis tubular de acero con una estructura más simple y se la dotó del equipamiento necesario para el presupuesto de la categoría.

No hubo que esperar mucho para que a la Trident le siguiese una versión carenada de estilo "crossover", con largos recorridos de suspensiones, una posición relajada y una buena protección, en este caso lista para enfrentarse con las alternativas de las mismas motos con las que se las veía la Trident. Y de ahí se continuó con la Daytona 660, lista para surtir el mercado de los amantes de las motos deportivas, pero con la intención de emplearlas en la carretera y no complicarse la vida con potencias descomunales ni un equipamiento de competición.

Ahora, una vez cubiertos los diferentes segmentos de esta categoría, Triumph da un paso más y aumenta las prestaciones de la segunda de sus alternativas, la Tiger Sport, creando una versión de 800 cc que responde a las expectativas en lo que se refiere a su aumento de prestaciones. En el mercado ya hay similitudes, la más clara el

caso de Yamaha con sus Tracer7 y Tracer9, aunque en el primer caso se trate de una bicilíndrica y en el segundo de una moto con un motor de tres cilindros, pero siguen siendo las rivales directas de las dos Tiger Sport. Sin embargo, mientras en el caso de los modelos de menor cilindrada, la potencia está de lado de la británica, en el segundo, es la japonesa la que se impone.

SIN COMPLICACIONES

Mientras en el caso de las Yamaha, el salto de una categoría a la siguiente se realiza con una moto completamente nueva, en Triumph no se han complicado tanto la vida, y sobre la 660 se ha conseguido una moto con más prestaciones sin más que aumentar la cilindrada del motor y realizar las modificaciones pertinentes. El tricilíndrico ha ganado tamaño en sus cilindros tanto aumentando el diámetro como la carrera para cubicar 798 cc, un 20 %, pero los cambios no se han quedado ahí, porque se ha trabajado para dar un salto importante en su rendimiento. De los 81 CV declarados en la 660 se pasa a 115 CV, lo que representa un aumento del 40 %, el doble que el de la capacidad del motor, y esta diferencia se plasma exactamente en nuestras cifras de banco. La 660 ofrece 79 CV y la 800, 112 CV, el mismo porcentaje de aumento.

Que el motor de la 800 cc está más apretado se aprecia ya en la ficha técnica, no hay más que ver las cifras de la compresión de cada una: 12,0:1 en el caso de la pequeña y 13,2:1 en la nueva 800 cc. Y a esto hay que sumar que la segunda tiene un régimen de





La Tiger Sport 800 ha ganado en prestaciones respecto a su versión de 660, pero sin perder agilidad y confort, y se presenta como una buena opción tanto para el día a día como para un uso turístico.



funcionamiento claramente más alto. No sólo corta casi 1.000 rpm más allá, sino que su régimen de par máximo en el banco está situado más alto. Comparando las curvas de ambas, el dominio de la hermana mayor es apabullante, algo que se transmite a las prestaciones, casi un segundo más rápida en los 400 mm (11,7 s frente a 12,4 s) y uno y medio en la recuperación desde 60 km/h a 140 km/h (7,9 s frente a 9,3 s). Este aumento del rendimiento era necesario teniendo en cuenta que mientras la hermana menor jugaba con una cierta ventaja en una categoría en la que sus rivales eran en su mayor parte bicilíndricas de menos de 700 cc, la mayor iba a tener que bregar con motores cercanos al litro de más prestaciones. En cualquier caso, el trabajo se ha realizado con éxito, y ese aumento de la potencia específica de 120 CV/l en la 660 a 140 CV/l en la 800, pone a esta última a la par con sus rivales, o al menos en un mismo orden de magnitud con sus 115 CV declarados y una velocidad máxima de 220 km/h, más que suficiente para el uso a que se destina.

Más allá del aumento de las prestaciones, los cambios se han concentrado en el equipamiento. Por una parte, en subir de nivel la electrónica, instalando una IMU que permite a los controles actuar con mayor precisión y teniendo en cuenta la inclinación. Dispone de tres modos de conducción: Sport, Road y Rain, que no solo diferencian la respuesta del motor en las aceleraciones, sino que permiten una intervención diferenciada del control de tracción. También se cuenta con un sistema de control de velocidad para disminuir la fatiga en los viajes largos, especialmente por autopista y asistente de cambio en las dos direcciones de serie que se complementa con un embrague con doble asistencia.

El chasis es el mismo, con las diferencias respecto a su hermana menor concentradas en el equipamiento. Por una parte, las suspensiones aumentan su capacidad de regulación, con una horquilla invertida Showa de 41 mm que tiene ahora ajuste de los hidráulicos en extensión y compresión y un amortiguador de la misma firma con un pomo hidráulico para regular la precarga y



LA NUEVA 800 DE TRIUMPH INCIDE EN LA FACETA TURÍSTICA DE LA GAMA TIGER SPORT

amortiguación de extensión. Ambas disponen de 150 mm de recorrido en las ruedas. Las pinzas de freno delanteras tienen 4 pistones y anclaje radial, con discos de 310 mm y se han instalado de serie neumáticos Michelin Road 5. Por su parte, el cuadro, que comparado con la mayoría de los nuevos modelos se ve pequeño y poco vistoso, lo compone una doble pantalla, que combina una TFT en color y una LCD, incluyendo el sistema de conectividad My Triumph de serie, navegación paso a paso, información del teléfono y música a través de Bluetooth.

La intención de la Tiger Sport 800 es obviamente mejorar sus opciones viajeras respecto a su hermana menor, y en este sentido sí que se ha trabajado en la carrocería, que cuenta con una mayor protección frente al viento. Además de los paramanos, tienes unos deflectores en los lados de la pantalla, que tiene un buen tamaño y se puede ajustar en altura con una sola mano. Es una moto bastante compacta, pero el asiento corrido no tiene un gran desnivel entre la zona del conductor y la del pasajero, lo que te permite moverte bastante bien. Además, el manillar está situado ligeramente alto, lo que permite una posición bastante erguida y una zona posterior relativamente espaciosa. El pasajero dispone de asas integradas, y hay soportes para las maletas incluidos en la parte trasera de la moto. Lo que sí ha cambiado respecto a su hermana menor es el precio, porque de los algo más de 9.500 € se pasa a 12.295 €. Hay una diferencia de 2.600 €.

COMPACTA

Con el mismo bastidor que su hermana menor, la Tiger Sport 800 no se nota que sea una moto grande, más bien al contrario. Con el relativamente largo recorrido de las suspensiones no es especialmente baja,



1



2



3

1. Desde la maneta izquierda se gestiona la instrumentación y se realizan los ajustes de los tres modos de conducción: Sport, Road y Rain.

2. La nueva carrocería potencia el uso turístico, con deflectores sobre los paramanos para una mejor protección frente al viento.

3. Discos delanteros de 310 mm, con pinzas de 4 pistones de anclaje radial.

4. Horquilla Showa de 41 mm de diámetro, con ajustes de compresión y extensión.

5. El escape de serie tiene como opción el inevitable escape Akrapovic.

6. El motor tricilíndrico basado en la 660, ha aumentado el diámetro de los cilindros para cubicar 798 cc, con más compresión y girando a un régimen mayor.

7. El amortiguador Showa es regulable en extensión y dispone de un pomo para ajustar la precarga.



4



5



6



7



Rivales

pero el asiento está, como viene siendo habitual, algo hundido respecto al resto de la carrocería, lo que permite que llegues bien al suelo en las maniobras con una talla inferior a la media. Además, a baja velocidad la moto se mueve bien y tiene un radio de giro corto, que facilita moverla en el tráfico. Vas cómodo, con el cuerpo bastante estirado, pero al tiempo desplazado hacia delante, cargando peso en el manillar, combinando esa relajación con el control de la rueda delantera.

El motor tiene una buena respuesta desde abajo, en la curva de par puedes comprobar que no hay baches importantes, y a partir de 4.500 rpm la potencia fluye de manera continuada y sin descanso hasta el final. De hecho, la cifra máxima se produce muy poco antes del corte. No hace falta estirar excesivamente el motor, que prácticamente no tiene vibraciones, porque el régimen medio es muy fuerte y puedes moverte entre 6.000 rpm y 9.000 rpm en la zona de par máximo si necesitas empuje de verdad. El cambio tiene una palanca con un recorrido algo largo, que afecta al funcionamiento del asistente en las subidas, en las que es algo lento y se deja notar el golpe de par. En las reducciones, sin embargo, funciona perfectamente, y sigue siendo suave de accionamiento.

Este empuje en medios se adapta perfectamente a la personalidad de la moto, enfocada a servir como herramienta de turismo rápido. El aumento de las prestaciones te permite aumentar el rango operativo, circulando más deprisa y relajado, adelantando sin necesidad de emplear el cambio, y además sin que la velocidad te incomode

porque la protección es buena, incluso sin necesidad de levantar la pantalla. Hay diversos accesorios para este fin, con opciones que incluyen desde puños térmicos, otros para aumentar la capacidad de carga, accesorios de viaje como los faros que se anclan en una trampilla habilitada en las cubiertas del radiador, y el casi imprescindible escape Akrapovic.

Las suspensiones se pueden regular en un amplio rango, pero ya de serie tienen un tarado relativamente firme, que se corresponde con las aspiraciones deportivas de la moto. No tiene un chasis especialmente rápido de reacciones, algo que también concuerda con los neumáticos sport turismo elegidos como monta de serie, pero sí un comportamiento muy lineal, con un proceso de inclinación continuado hasta el final, sin sobresaltos. Los estribos tienen una altura pensada para ganar comodidad y en terrenos conocidos es fácil que limiten el ángulo de inclinación, pero en general tienes altura más que suficiente. A alta velocidad esta estabilidad se agradece, porque los cambios de dirección son precisos y la moto no acusa ningún movimiento. No es una moto especialmente amplia y vas relativamente cerca de la parte delantera encima de ella, el pasajero tampoco tiene un asiento muy largo, pero en general combina bien las dos facetas a las que tiene que adaptarse, viajar y divertirse. Con su capacidad está también capacitada para el día a día, aunque sea una moto algo grande para la ciudad, pero no gasta mucho, los ya habituales 5 litros a los 100 km, de los que, por cierto, es difícil sacarla, incluso usándola de manera bastante deportiva. **M**



BMW F 900 XR

895 cc / 105 CV / 216 kg / 12.950 €



Ducati Multistrada V2

890 cc / 116 CV / 212 kg / 16.390 €



Yamaha Tracer 9

890 cc / 119 CV / 213 kg / 12.499 €

Técnica

El chasis no tiene cambios respecto a la versión de 660 cc, se trata de una estructura tubular en acero de sección redonda que cuenta con unos largos tubos superiores que están ayudados por el motor, que tiene una importante función estructural. El subchasis está soldado a la estructura principal.

Se ha mejorado el sistema de gestión electrónica con la llegada de una IMU de seis ejes, que permite que los controles funcionen teniendo en cuenta la inclinación. Se cuenta con tres modos de conducción y con asistente de cambio de serie.

La carrocería ha aumentado su capacidad de protección con una cúpula regulable manualmente, que puede moverse desde el puesto de conducción con una mano, y que se complementa con unos deflectores en los laterales.



El basculante de doble brazo de aluminio está fundido y tiene el amortiguador anclado directamente en posición muy inclinada.

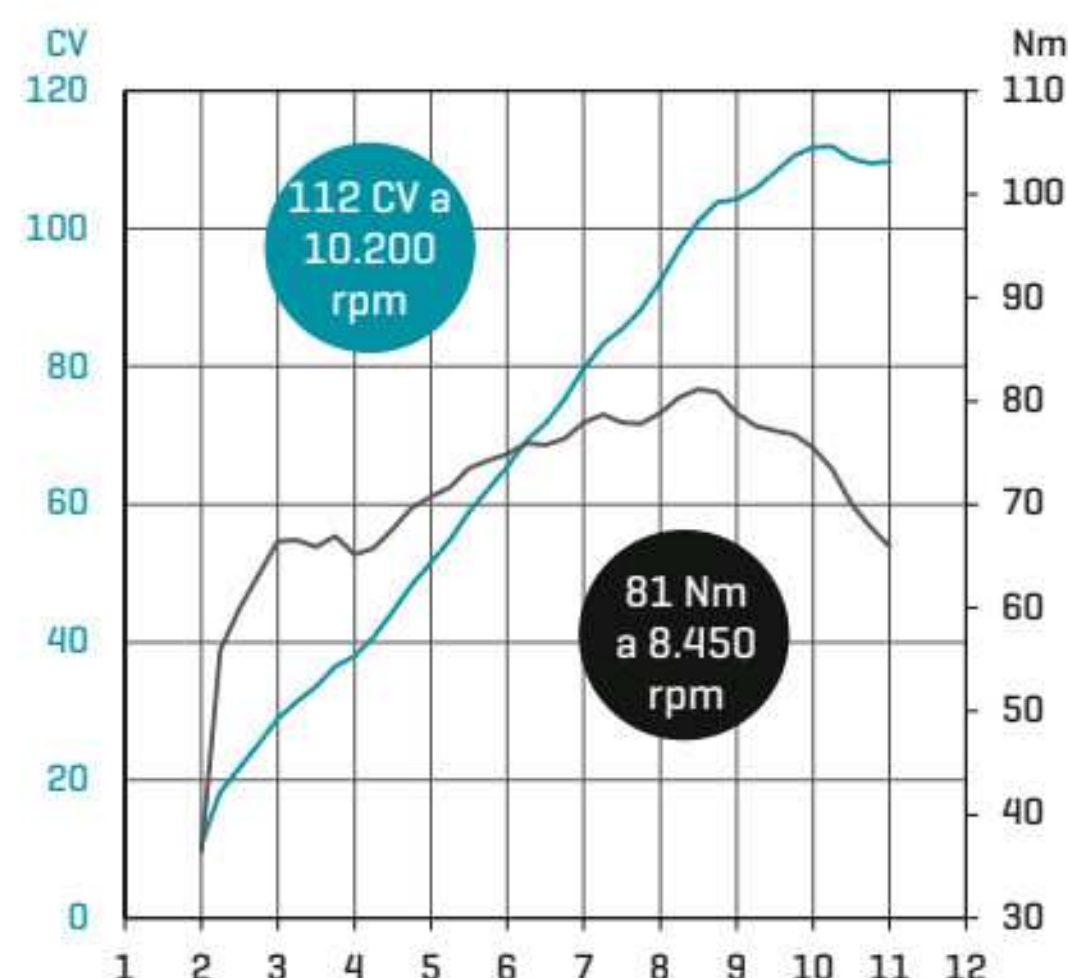
El motor ha aumentado de cilindrada respecto a la 660 cc para alcanzar los 798 cc, con un intenso trabajo de potenciación que ha aumentado la potencia hasta 115 CV, contando con más compresión y régimen máximo.

Las suspensiones cuentan con una mayor capacidad de regulación, tres vías en la horquilla delantera y precarga e hidráulico de extensión en la trasera, que dispone de un pomo de ajuste hidráulico del muelle para facilitar su uso. Las pinzas de freno delanteras son ahora de cuatro pistones y anclaje radial.

MEDICIONES MOTOCICLISMO

Potencia máx. al embrague	112 CV / (82 kW) a 10.200 rpm
Par máximo	81 Nm a 8.450 rpm
Línea roja [indicada / verif.]	11.010 rpm
RPM máx. / Velocidad pistón	20,5 m/s
Relación peso/potencia	1,9 kg/CV
Potencia específica	140 CV/l

La curva de par de la 800 cc tiene valores bastante mayores que la de su hermana de 660 cc, aunque se estabiliza entre 3.000 rpm y 4.000 rpm para comenzar a ascender de manera continua hasta 8.500 rpm. Las cifras máximas medidas en el embrague casan con la información oficial en el cigüeñal y además en la parte superior la potencia es bastante estable, de manera que es posible aprovechar al máximo el régimen disponible, que también es superior al de su hermana pequeña en casi 1.000 rpm. Las oscilaciones del par a mitad de régimen son lo suficientemente leves como para que no se traduzcan en otras en la curva de potencia.



PRECIO: 12.295 €

MOTOR

Motor	3 cil. en línea. Refr. líquida
Distribución	DOHC 12 V
Diámetro x carrera	78,0 x 55,7mm
Cilindrada	798 cc
Compresión	13,2:1
Potencia máx. dec.	85 kW [115 CV] a 10.750 rpm
Par máx. dec.	86 Nm a 8.500 rpm
Alimentación	3 inyectores. Toberas de 43 mm
Modos de conducción	3
Ayudas electrónicas	TC
Acc. embrague	Cable
Cambio	6 relaciones
Relación de cambio	cada 1.000 rpm / Máxima
1ª	9 km/h / 96 km/h
2ª	11 km/h / 120 km/h
3ª	14 km/h / 149 km/h
4ª	16 km/h / 173 km/h
5ª	18 km/h / 195 km/h
6ª	21 km/h / 231 km/h
Transmisión sec	Cadena

CHASIS

Chasis	Tubular de acero
Basculante	Doble brazo de acero
Geometría	23,8° / 99 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida
Diámetro barras/ Recorrido	41 mm / 150 mm
Reglajes	Tres vías
Suspensión tras./ Recorrido	Monoamortiguador / 150 mm
Reglajes	Precarga y extensión
Freno del.	2 discos de 310 mm
Pinzas	4 pistones
Freno tras	Un disco de 255 mm
Pinza	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	En curva / No
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50"
Rueda tras	180/55-17". Llanta 5,50"

MEDIDAS

Cap. depósito	18,6 l
Peso lleno	214 kg
Dist. entre ejes	1.422 mm
Altura asiento	835 mm

TC. Control de Tracción, AC. Control de levantamiento delantero, DC: Control de deslizamiento; CS: Control de salida; CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad

VELOCIDAD MÁXIMA

Real	220 km/h
------	----------

ACELERACIÓN

0-100 km/h	4,0 s / 65 m
0-400 m	11,7 s / 190 km/h
0-1.000 m	22,1 s / 218 km/h

RECUPERACIÓN

60-100 km/h	3,8 s / 86 m
60-140 km/h	7,9 s / 222 m

PESO

Peso lleno	215 kg
Reparto (lleno con piloto)	46,9 / 53,1 %

CONSUMO

Medio	5,0 l/100 km
Autonomía	360 km

Prestaciones



La nueva versión de la Tiger Sport no cambia mucho respecto a su hermana menor en su relación con su propietario, aunque su mayor enfoque al turismo la hace más propicia a los accesorios en la dirección de esa utilización, algo para lo que Triumph dispone de una amplia oferta y que se facilita con los anclajes ya previstos para las maletas laterales o los faros accesorios. La regulación de la precarga trasera, algo muy conveniente cuando se aumenta el peso en esa zona con la llegada de un pasajero y del equipaje, está bien resuelta con el pomo, que facilita enormemente esta operación, como también es sencilla la manipulación de la pantalla, incluso en marcha.



Si lo comparamos con las pantallas de cine de algunos modelos actuales, el cuadro de la Triumph es bastante espartano, con un par de secciones en las que se muestran diferentes datos, la superior para velocidad, régimen o nivel de combustible y la inferior para el resto de la información, que puede cambiarse con una botonera, situada en la pinya izquierda. Lo que sí tiene es conectividad con el teléfono que incluye navegador.

Conclusión

A Triumph no le ha hecho falta cambiar mucho su Tiger Sport 660 para hacerla pasar de categoría con esta nueva 800. La versión original ya estaba situada algo por encima de su competencia, y no ha necesitado una nueva plataforma. En cualquier caso, el aumento del rendimiento de su motor ha sido considerable, hasta el punto de igualarlo con su nueva competencia. Sobre esta base también ha mejorado su capacidad turística a base de equipamiento y protección, pero precisamente ese punto de partida también la define en cuanto a tamaño, quedando como una moto más compacta. Su espíritu deportivo se mantiene, aunque no sea una moto especialmente rápida de reacciones, pero su motor tiene una respuesta inmediata desde medio

régimen y unas prestaciones más que suficientes, lo que se combina con unas suspensiones capaces de combinar el confort con la rigidez necesaria en conducción deportiva, para lograr una moto que no se desestabiliza cuando la exiges, y que es muy estable a alta velocidad. La mejora de la protección aerodinámica es también una señal inequívoca de la orientación a la que se quiere dar a esta moto. El aumento de prestaciones y de categoría ha traído también un considerable aumento de precio respecto a su hermana menor, pero que simplemente la coloca a la par de su nueva competencia, en la que curiosamente, los motores de tres cilindros en línea no son la excepción sino casi la norma con la presencia de las MV Agusta y Yamaha.







HONDA CB1000 HORNET SP // SUZUKI GSX-S1000

MISMO FIN, DIFERENTE MEDIO

LAS NAKED DEPORTIVAS DE ORIGEN JAPONÉS SE HAN BASADO DESDE HACE TIEMPO EN APROVECHAR SUS SUPERBIKE, Y ESTAS TETRACILÍNDRICAS MANTIENEN ESA MISMA FILOSOFÍA, AUNQUE CADA VEZ CON MÁS REPAROS, COMO DEMUESTRA LA NUEVA HONDA HORNET.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: JAIME OLIVARES.
COLABORA: SERGIO ROMERO.





Honda y Suzuki han creado tradicionalmente sus grandes naked deportivas basándose en sus modelos previos de superbike. Al fin y al cabo, era una forma de aprovechar no sólo la inversión del desarrollo de las deportivas, sino también una buena parte de sus componentes. Fruto de esta política llegaron las CB1000 y GSX-S, y en el caso de la Suzuki, se mantiene en el actual modelo. Sin embargo, Honda ha decidido dar un paso más en la simplificación de su nueva Hornet, y ha decidido abandonar los chasis de aluminio de doble viga en aras de un más simple tubular de acero, que además va en la

HONDA MARCA UN ESTILO CON SU HORNET 1000 QUE SIGUE LA FILOSOFÍA DE LA 750 EN MUCHOS ASPECTOS

dirección de simplificar el funcionamiento dinámico de su nueva gran naked.

Resulta curioso que, a pesar de seguir diferentes vías, las cifras de las dos motos sean casi calcadas, incluyendo las de sus prestaciones. En este sentido puede parecer lógico porque los motores son muy parecidos en su estructura y ambas declaran potencias muy similares, que, de hecho, han resultado ser prácticamente las mismas en nuestras pruebas en el banco de potencia. Pasa algo parecido en las aceleraciones, porque el peso también es similar, pero en lo que se refiere a la respuesta a medio régimen, la veterana Suzuki impone su motor de carrera larga, y es capaz de recuperar casi un segundo más de pérdida desde 60 km/h a 140 km/h. Honda ha instalado en esta versión SP de la Hornet 1000 una válvula de mariposa en el escape precisamente para lograr una mayor retención de los gases en la zona media y aumentar la potencia máxima en 4 kW, algo más de 5 CV, la potencia máxima sin perder empuje por debajo, pero el resultado, sin haber probado en el banco la versión estándar todavía, no está al nivel del motor de la Suzuki. También es cierto que los motores de las GSX-R de carrera bastante más larga de lo habitual, siempre han destacado precisamente por saber combinar potencia máxima y respuesta en medios.



La instrumentación de la Hornet cuenta con una pantalla limpia de clara lectura. Suspensiones Öhlins, siempre un punto a favor. Una estética inconfundible con su doble faro delantero.

En la versión SP el amortiguador trasero es un Öhlins TTX36 con regulación de tres vías manual, que trabaja sobre un sistema de bieletas y un basculante de doble brazo de aluminio. La horquilla Showa es también regulable totalmente.



El chasis tubular de acero tiene una estructura similar a la de sus hermanas pequeñas, con dos tubos superiores que acaban rodeando el motor por detrás que forman una estructura estrecha. El subchasis trasero está soldado a la estructura principal.

Los frenos delanteros tienen en la versión SP pinzas Brembo de anclaje radial, con una bomba también de accionamiento radial.

El motor de cuatro cilindros en línea deriva del empleado en la CB1000RR de 2017, la primera con una IMU de 5 ejes, sobre el que la potencia se ha reducido de 190 CV a 157 CV en el caso de la versión SP, con cambios en la distribución, la compresión, la gestión electrónica y una válvula de mariposa en el tubo de escape.

FAMILIAS

Honda comenzó con su Hornet 750 hace un par de temporadas a crear una nueva familia de naked en la que la economía parecía un aspecto fundamental. De hecho, el precio inicial de aquella moto estaba por debajo de su competencia de menor cilindrada y equipamiento, aprovechando en parte el equipamiento de modelos de cilindrada inferior. En la versión de un litro esto ya no era posible, pero los ingenieros se las han arreglado para reducir costes en apartados como el chasis, abandonando la estructura de aluminio de doble viga que todavía mantenía la CB1000R precedente, y creando un chasis de tubos de acero que tiene una filosofía parecida al de su hermana menor. Mientras, Suzuki sigue fiel a la práctica tradicional, aprovechando los bastidores de las superbike de hace un par de décadas sin grandes cambios. Este diferente camino, obviamente se traslada al comportamiento de ambas motos, porque no hay más que apretar una y otra para darse cuenta que la agilidad inicial de la Hornet, que facilita su conducción en la mayoría de las situaciones, también acaba pagando peaje cuando la exigas al máximo y su chasis empieza a mostrar que no tiene la rigidez del de una superbike.

La diferencia, por tanto, empieza y acaba siendo de concepto, aunque las dos motos se dirijan a un mismo segmento de público, tengan un rendimiento similar, e incluso la diferencia de precio, si tenemos en cuenta la oferta de la GSX-S1000 que la deja en algo más de 14.000 €, no sea muy amplia. Honda plantea la Hornet 1000 como una versión mayor de su exitosa 750, pese a que en este modelo SP, un tanto exclusivo, con un motor algo más potente y un equipamiento superior al contar con frenos Brembo y un amortiguador Öhlins, haya que pagarlo. El modelo estándar cuesta poco más de 11.000 €, un precio más que atractivo para una moto de nueva hornada, con un diseño actualizado de un litro y 150 CV. Nadie da lo mismo por ese precio. La Suzuki es más cara y no tiene en su catálogo estos componentes, porque, aunque equipe pinzas delanteras Brembo, son bastante más antiguas que las de la Honda y su bomba Nissin no es radial. Su fuerte nunca ha sido su precio, que en su lanzamiento hace un lustro era sólo un poco superior, sino su tradicional origen en la GSX-S, se publicita su parecido estructural con la superbike, que precisamente es de lo que prescinde en buena manera ahora la Honda, una señal inequívoca que el segmento está evolucionando.

PARECIDOS

En lo que ambas coinciden por tanto es el motor, con las diferencias de funcionamiento que ya hemos comentado. Son dos clásicos motores de cuatro cilindros en línea japoneses, una estructura que llevan desarrollando desde finales de los años 60 y que tienen ampliamente dominada. Los dos disponen de una estructura similar y de los adelantos técnicos a nivel mecánico y electrónico de nuestros días, incluyendo la electrónica, aunque sin llegar al máximo nivel. De hecho, ninguna de las dos instala una IMU de última generación, algo que en Suzuki sí incluye el modelo GX. Por tanto, los paquetes electrónicos de asistencia, con control de tracción, elevación, etc, no tienen en cuenta la inclinación de la moto, aunque sí son regulables y dependen del modo de conducción. También disponen de asistentes de cambio, que en estos días y en motos de este nivel parece imprescindible, y además, funcionan bien sobre unas cajas de cambio que siempre han sido un ejemplo de accionamiento.

Se trata de motores a los que les gusta trabajar en la segunda parte de su espectro de régimen, y esto es especialmente válido para el de la Honda. El bache de par que todos ellos tienen a mitad de régimen es mucho más claro en la Hornet, que, a 5.500 rpm, en su máxima depresión provoca que tenga 8 CV menos que el de la GSX-S, capaz de rellenarlo bastante mejor. En cualquier caso, ambos suben sus valores de par de forma rápida a partir de 6.000 rpm, algo que se nota al instante incluso en su sonido para no dejar de empujar hasta su corte por encima de 11.000 rpm. Eso significa que tienes más de 5.000 rpm de locura, con el motor chillando y la potencia superando los 100 CV desde 7.000 rpm. No hay mucha diferencia entonces, aunque la Honda tiene unos desarrollos algo más cortos hasta llegar a la sexta, que se encuentra al mismo nivel que la de la Suzuki, pero que en la CB está más descolgada del resto. De hecho, la Honda se separa de la Suzuki según aumenta la velocidad.

DIFERENCIAS

Contando con motores que podríamos considerar procedentes del mismo nido, las dos se separan en lo que sirve de unión entre ellos y el resto de los componentes.

SUZUKI GSX-S1000



Suzuki ha mejorado la pantalla de instrumentación. La suspensión delantera KYB de 43 mm es multirregulable. La estética de sus ópticas superpuestas podrá gustar o no, pero le confiere personalidad.

La iluminación tiene el mismo estilo de otros modelos de la marca, con dos ópticas LED situadas superpuestas creando un frontal muy estrecho y que no ofrece ninguna protección frente al viento.

Las suspensiones están confiadas a KYB, con una horquilla de 43 mm y un amortiguador montado sobre bieletas progresivas, que no tiene regulación de compresión. Los frenos cuentan con pinzas Brembo de anclaje radial, pero de una serie ya veterana, aunque con ABS de funcionamiento en curva.

El chasis de doble viga de aluminio tiene también una estructura similar a los de los modelos clásicos de superbike de la firma, al igual que el basculante reforzado en su parte posterior, que también procede de una GSX-R1000.



El motor de cuatro cilindros y 999 cc procedente de la GSX-R1000 de 2005 se actualizó con cambios en la distribución que incluían menos cruce de válvulas, y también un sistema de gestión electrónico, puesto al día con el sistema S.I.R.S.



Técnica

Honda
CB1000F Hornet SP

Suzuki
GSX-S1000

PRECIO	13.290 €	14.349 €;
CILINDRADA	1.000 cc	999 cc
POTENCIA dec	116 kW [157 CV]	112 kW [152 CV]
VELOCIDAD máx	227 km/h	240 km/h
PESO lleno	212 kg	215 kg

MOTOR

Motor	4 cil. en línea. Refr. líquida	4 cil. en línea. Refr. líquida
Distribución	DOHC 16 V	DOHC 16 V
Diámetro x carrera	76,0 x 55,1 mm	73,4 x 59,0 mm
Cilindrada	1.000 cc	999 cc
Compresión	11,7:1	12,2:1
Potencia máx. dec.	116 kW [157 CV] a 11.000 rpm	112 kW [152 CV] a 11.000 rpm
Par máx. dec.	104 / 107 Nm a 9.000 rpm	106 Nm a 9.250 rpm
Alimentación	4 inyectores. Toberas de 44 mm	4 inyectores. Toberas de 44 mm
Modos de conducción	5	5
Ayudas electrónicas	TC, DC, AC.	TC, AC, DC, CC.
Acc. embrague	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec	Cadena	Cadena

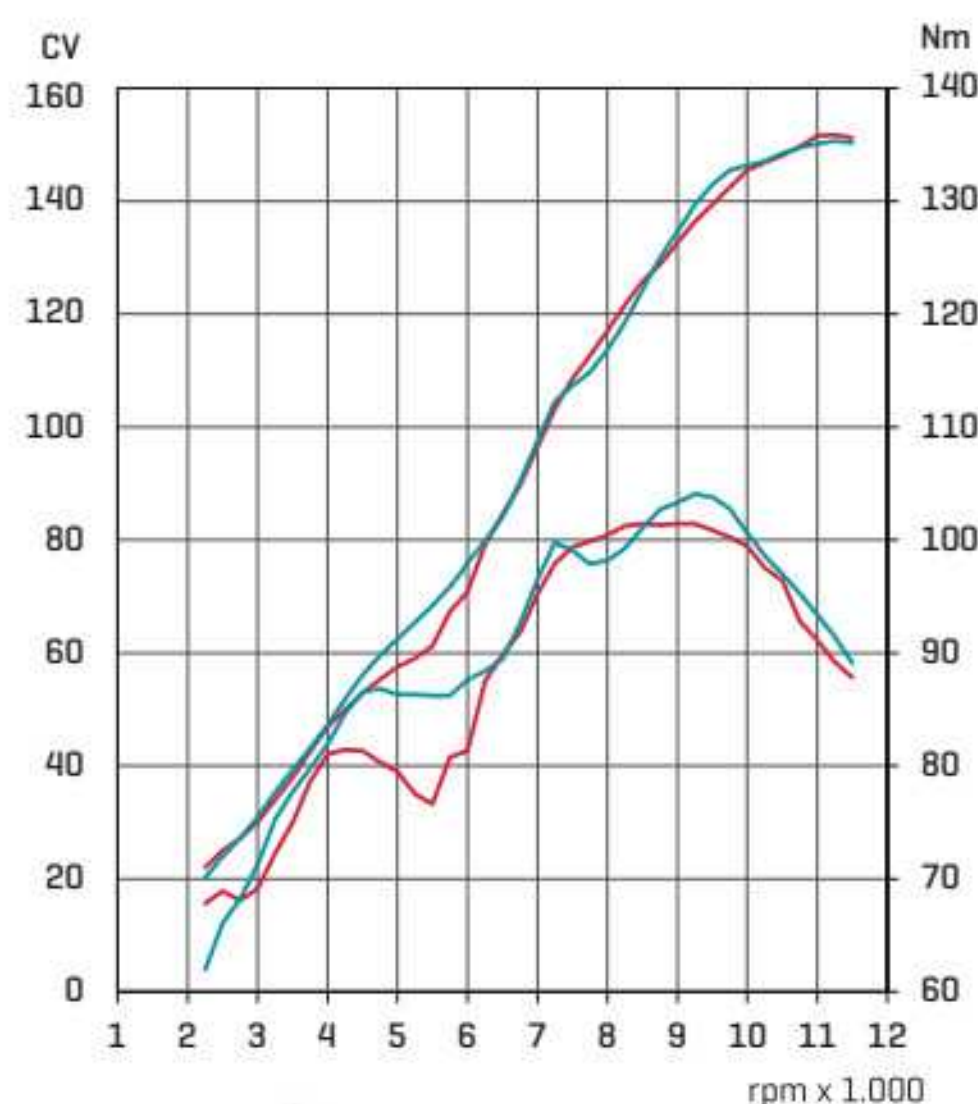
CHASIS

Chasis	Tubular de acero	Doble viga de aluminio
Basculante	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio
Geometría	25° / 98 mm	25° / 100 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diámetro barras / Recorrido	41 mm / 118 mm	43 mm / 120 mm
Reglajes	Tres vías	Tres vías
Suspensión tras. / Recorrido	Monoamortiguador progresivo / 138 mm	Monoamortiguador progresivo / 130 mm
Reglajes	Tres vías	Tres vías
Freno del.	2 discos de 310 mm	2 discos de 310 mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones
Freno tras	Un disco de 240 mm	Un disco de 250 mm
Pinza	Un pistón	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	Estádar / No	Estándar / No
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"
Rueda tras	180/55-17". Llanta 5,50"	190/55-17". Llanta 6,00"

MEDIDAS

Cap. depósito	17 l	19 l
Peso lleno	212 kg	215 kg
Dist. entre ejes	1.455 mm	1.480 mm
Altura asiento	809 mm	815 mm

MEDICIONES MOTOCICLISMO



Honda CB1000F Hornet SP
152 CV / [112 kW] a 11.165 rpm
101 Nm a 8.430 rpm



Suzuki GSX-S1000
151 CV / [111 kW] a 11.350 rpm
104 Nm a 9.210 rpm

Lo cierto es que, con dos motores tan similares, era de esperar que las curvas fueran bastante parecidas, pero en realidad hay un margen entre 4.000 rpm y 6.500 rpm en el que se diferencian porque el motor de la Honda tiene un bache de par mucho más significativo que el de la Suzuki. El paso de los motores de superbike más potentes a estos de unos 150 CV debería haber aumentado en el caso de la Hornet en mayor medida la potencia en medios. La cifra de potencia es prácticamente idéntica desde unas 6.000 rpm, y ambas cortan al mismo régimen.

Honda
CB1000F Hornet SP

Suzuki
GSX-S1000

VELOCIDAD MÁXIMA

Real	227 km/h	240 km/h
------	----------	----------

ACELERACIÓN

0-100 km/h	3,4 s / 50 m	3,3 s / 48 m
0-400 m	10,8 s / 212 km/h	10,8 s / 211 km/h
0-1.000 m	23,8 s / 227 km/h	20,3 s / 237 km/h

RECUPERACIÓN

60-100 km/h	3,6 s / 82 m	3,4 s / 77 m
60-140 km/h	7,8 s / 222 m	7,0 s / 196 m

RENDIMIENTO

Régimen máximo	11.580 rpm	11.740 rpm
Velocidad lineal pistón	21,2 m/s	23,1 m/s
Relación peso / potencia	1,4 kg/CV	1,4 kg/CV
Potencia espec	152 CV/l	151 CV/l

PESO

Peso lleno	210 kg	215 kg
Reparto [lleno con piloto]	47,6 / 52,4 %	47,6 / 52,4 %

CONSUMO

Medio	6,2 l/100 km	5,8 l/100 km
Autonomía	275 km	325 km



Más allá de las diferencias estructurales del chasis, su funcionamiento los distingue. El tubular de la Honda es más blando que el monolítico doble viga de la Suzuki, preparado para irse de carreras, y algo parecido ocurre con el basculante que no está reforzado en la primera como sí ocurre en la segunda. Nuestras medidas con el conductor sobre la moto y los depósitos completamente llenos arrojan exactamente los mismos valores, un 47,6 % de peso en el tren delantero. Sin él, los valores son todavía más extremos, más del 51 % en ese tren, lo que da una idea del control de la rueda delantera que se ha buscado en unas motos que aceleran de lo lindo, y en las que no se quiere que se aligeren más de la cuenta. Aun así, la Hornet se siente realmente ligera de dirección, más que la Suzuki, más aposentada en general. Esta rapidez de dirección sorprende inicialmente porque las medidas y pesos de las dos son similares, pero la rigidez de cada parte del bastidor las distingue. La contraprestación a esta mayor facilidad de conducción inicial llega cuando la exiges más, porque ni con los elementos de suspensión Öhlins la Honda llega a los niveles de estabilidad y precisión de la Suzuki, que inicialmente es más lineal de reacciones, pero que mantiene una estabilidad total cuando subes la exigencia. Mientras en la Suzuki el límite lo marcan las suspensiones, y está situado muy alto, en la Hornet es la estructura del bastidor la que llega antes a su límite.

HONDA Y SUZUKI MANTIENEN CON ESTAS MOTOS **EL ESTILO TRADICIONAL** DE LAS GRANDES NAKED DEPORTIVAS

Las dos equipan pinzas de freno delanteras Brembo y bombas Nissin, pero como es habitual en Suzuki, su funcionamiento no es todo lo eficaz que se le exigiría a esos nombres. El material de la Honda es más moderno y la bomba radial, y tienes no sólo más potencia, sino también tacto y capacidad de regulación de manera constante e independientemente de la presión y velocidad a la que inicies la frenada. Las pinzas Nissin de la Hornet estándar frenan de manera parecida, pero sin la mordiente inicial del equipo de la SP. La posición en las dos es deportiva, pero sin estridencias, y puedes sentirte cómodo aunque tengas una buena talla, con manillares elevados, aunque en ninguna de las dos tienes ninguna protección frente al viento, incluso parece que sus cubiertas de faro lo desvían con mayor intensidad a tu cabeza según aumenta la velocidad. Puedes moverte con facilidad en los asientos individuales, que ofrecen un buen apoyo trasero, aunque no son aptos para un pasajero más allá de un corto paseo en que el que no tendrán más remedio que agarrarse al conductor.

Suzuki mejoró su cuadro de instrumentos, que se había quedado un tanto anticuado con su pantalla monocroma, y ha colocado uno similar al de sus nuevos modelos, algo similar a lo que ha hecho Honda con el suyo, parecido al de su nueva hornada. El de la Suzuki se maneja con mucha facilidad, aunque tampoco hay mucho con lo que jugar, el de la Honda requiere más práctica, pero tiene más opciones. Las dos tienen además de los modos de conducción preprogramados otros que pueden ajustarse por completo. En general, pese a que la Suzuki tenga un origen anterior, ha sabido ponerse al día, pero es cierto que la sensación sobre la Honda es la de estar en una moto más moderna, quizás también por una estética nueva que curiosamente no tiene muchos precedentes en su marca, pero que no deja de recordar el estilo de alguno de sus rivales. La Suzuki, estéticamente sigue su propia línea e inauguró el estilo de otros modelos que han adoptado esos faros superpuestos que la definen. Ahí ya entramos en cuestiones de gustos estéticos. **M**

Conclusión

Las grandes naked como estas Honda y Suzuki parecían que habían dejado paso a otros modelos cada vez más potentes y más derivados de las superbike, pero está claro que unas motos con motores de unos 150 CV, un precio sólo algo superior al de las crossover de menos de un litro y una orientación claramente deportiva, pero sin extremismos, tiene su público, que no necesariamente es tan exigente como el de hace unos años, cuando eran las motos desnudas más deportivas del mercado. Cada una ha buscado una línea de actuación, algo que se ve inmediatamente en su diseño, especialmente el de sus chasis. Mientras Suzuki sigue la forma tradicional, con una estructura calcada a la de sus antiguas superbike, Honda la separa claramente con un chasis mucho más sencillo y parecido al de las motos de menor cilindrada. Y con motores de

prestaciones similares, esta diferencia es la que también marca su funcionamiento, más fácil inicialmente en la Honda, que sorprende por su velocidad de reacción, pero que tiene menos rigidez cuando las cosas se complican. La versión SP, con sus eficaces suspensiones retrasa su rendición, pero llega antes que en la Suzuki, más pausada y controlable desde el comienzo. La GSX-S1000 también sorprende por su motor, no hay que olvidar que se basa en una unidad que tiene dos décadas a sus espaldas, pero con su carrera larga sigue ofreciendo las mismas virtudes que lo auparon al estrellato en su momento. Mientras la CB1000 acusa el habitual bache en medios, la GSX-S lo mitiga con mayor eficacia, algo que se nota en los regímenes medios con claridad. No hay grandes diferencias en su precio, lo que lleva a aumentar su rivalidad, elegir es cuestión de estilos.





BMW R12 S // KAWASAKI Z900 RS
TRIUMPH SPEED TWIN 1200 // YAMAHA XSR900

AÑORANZA



LO CLÁSICO SIEMPRE TENDRÁ ENCANTO, Y MÁS SI COMO EN EL CASO DE ESTAS MOTOS SE TRATA DE MODELOS CON MÁS DE 100 CV Y UNA ESTRUCTURA MODERNA QUE PERMITE AL MISMO TIEMPO QUE TRANSPORTARSE A OTRA ÉPOCA, DISFRUTAR DE LA TECNOLOGÍA Y EL COMPORTAMIENTO DE UNA MOTO TOTALMENTE ACTUAL, QUE EN ESTE CASO NOS DEVUELVE AL PASADO MÁS GLORIOSO DE ALGUNA MARCA ALEMANA, BRITÁNICA O JAPONESA.

TEXTO: S.G. / P. B. FOTOS: ROSSEN GARGOLOV, / JÖRG KÜNSTLE.





En un momento en el que el espectro de motos entre las que se puede elegir se multiplica constantemente, las motos “Vintage” o “Modern Classic” han adquirido su propio espacio y se han multiplicado. Tenemos desde modelos de pequeña cilindrada que no imitan más que la estética de modelos clásicos, a motos de gran cilindrada que se han diseñado buscando la máxima cercanía a modelos concretos de la propia firma. Con las actuales normas de homologación, no hay más remedio que construir modelos adaptados a los nuevos tiempos, lo que significa que tengan pocas emisiones,

que no hagan ruido, y que dispongan del equipamiento y las cualidades necesarias para circular con total seguridad. Si además hablamos de modelos como este cuarteto, que disponen de motores que tienen más de 100 CV y alcanzar velocidades realmente elevadas, es imprescindible que tengan el comportamiento dinámico de una moto actual. Cada una de ellas se aferra a la historia de su marca, unas en la década de los '60, otras en los '70 e incluso '80, hay aficionados anclados a diferentes épocas y marcas, y realmente lo que ofrece cada fabricante está muy elaborado, porque en la mayoría de los casos hablamos de modelos que han sido realmente icónicos dentro de ellas.

DAYTONA

Un perfecto ejemplo es la nueva BMW R 12 S, que está creada sobre la base de la última versión de la R 12 nineT, presentada en 2024. Si te pones a escarbar, llegarás a la conclusión que realmente no es más que una de ellas en su versión básica, a la que se han integrado un buen número de accesorios opcionales. De hecho, si la creas a partir del configurador de la marca, el precio es más bajo que los que tienen un montón de casillas marcadas en el configurador. La suma de sus

**LA R 12 S SE DISTINGUE DE UNA NINET
CON ACCESORIOS POR SU COLOR
NARANJA DAYTONA COMO LA R 90 S**



El doble reloj analógico reafirma la estética clásica de la R12 S, así como el motor boxer y el doble escape tipo puro, que sale por el lado contrario del cardan.

extras hace que su precio quede incluso por debajo de los 23.125 € de tarifa de la S, pero entonces tendrías que renunciar a la decoración naranja Daytona, que es uno de sus atractivos. Este color data de las R 90 S originales, que en 1976 lograron tanto la victoria en la Isla de Man con Helmut Dähne como las 200 Millas de Daytona con Steve McLaughlin. Hay que reconocer que su apariencia es claramente diferente, y que con cualquier otra decoración simplemente parecería una R 12 nineT.

Lógicamente más allá de la estética, nada cambia, la posición es deportiva, pero sin excesos. El asiento es algo blando y los más altos probablemente se quejarán de los bordes del depósito de gasolina, que es bastante estrecho en su parte trasera, y también que los estribos están altos y tienen las rodillas algo flexionadas. De serie viene incluido un kit para poder llevar un pasajero, pero no va a ir precisamente cómodo y tampoco mejora la estética de la moto. Las manos se encuentran cómodas sobre un manillar ancho, cuyas piñas son las mismas de otros modelos de la marca, aunque el anillo giratorio sólo funciona si se elige como cuadro de instrumentos la pantalla micro-TFT opcional, que no pega nada con el estilo de la S. Los dos relojes redondos de serie están más adaptados al estilo de la moto, y además se leen perfectamente y en su zona inferior tienen unas pequeñas pantallas con todo tipo de información, incluida la presión de los neumáticos, aunque se echa en falta algo que indique de nivel de combustible o la autonomía. La llave es electrónica y bajo la pipa de dirección hay una toma de corriente y un adaptador USB.

El motor es más que conocido, el boxer de 1.170 cc refrigerado por aire que arranca siempre de inmediato, y gracias a la ausencia de válvula de escape, con un tono de barítono adecuado con su cilindrada. Como también es habitual tienes presente los movimientos oscilantes del par de vuelco y un cierto nivel de vibraciones, que están siempre presentes. También es perfectamente conocido su funcionamiento, con respuesta desde menos de 2.000 rpm incluso en sexta, y capaz de acelerar sin miramientos a pesar de ser la moto más pesada de las cuatro con sus 224 kilos. Hay que tener en cuenta en este aspecto que tiene un desarrollo final más bien corto, muy cercano al de la Kawasaki, que es una moto con un motor que

Una de las señales de identidad de la R12 S es la presencia de su carenado de faro, anclado a la dirección, que tiene el mismo estilo que el de las R 90 S de los '70 y que además está pintado con el color naranja de la famosa versión Daytona de la por entonces moto más deportiva de la firma bávara.



El motor boxer sigue la configuración tradicional con la transmisión en línea y la refrigeración por aire que convirtieron a la saga 1200 en una verdadera leyenda. Incluye culatas de cuatro válvulas con dos árboles de levas colocados en posición vertical y los conductos de escape y admisión horizontales.

La suspensión delantera está formada por una horquilla invertida, en vez del sistema Telelever que equipaban otros modelos con este motor en su momento. La trasera está anclada a la carcasa del eje trasero, que oficia de basculante monobrazo con un amortiguador en posición inclinada.

El bastidor de tubos de acero rectos emplea el motor como elemento estructural, aunque también incluye el punto de pivote de la transmisión secundaria por cardan Paralever, con un subchasis trasero atornillado que logra una altura del asiento muy baja.

trabaja a más régimen. Si comparamos la velocidad de todas a 130 km/h, el régimen es de: 5.050 rpm, 5.170 rpm, 4.500 rpm, y 5.770 rpm en la BMW, Kawasaki, Triumph y Yamaha, respectivamente. La BMW tiene tres modos de conducción: Rain, Road y Dynamic, con diferentes temperamentos y también dispone de un asistente de cambio que funciona realmente bien, aunque el recorrido de la palanca es bastante largo. La maneta de embrague, que es la única que tiene mando hidráulico, es también la de accionamiento más duro.

Uno de los cambios en la última versión de la nineT fue el cambio de las cotas de dirección, que son más conservadoras, pero la R 12 S sigue entrando en la curva con total facilidad, de hecho, en este aspecto sólo se ve superada por un estrecho margen por la Yamaha. Los frenos también funcionan muy bien, puedes accionar la maneta con dos dedos y lograr una frenada potente y dosificable, y cuando lo haces en medio de una curva no hay tendencia a que la moto se levante, aunque lo hagas con decisión. Es la única de las cuatro que tiene frenada combinada y que cuando accionas el freno delantero, frena también detrás, aunque si pisas el pedal sólo frena la pinza trasera.

OTRO MITO

La familia Z de Kawasaki ha dado para mucho y lo sigue dando, y la misma combinación de emoción y funcionalidad que tiene la BMW la logra igualmente la Kawasaki Z 900 RS, que al igual que el resto de las motos de la prueba tiene un precio mucho más ajustado, 14.425 €, y eso que es claramente más cara que la Z900 estándar, que no llega a los 11.000 €. Nació en 2018, y se ha actualizado hasta la homologación Euro 5 en 2022, desde el momento en que sólo ha cambiado la decoración, y sigue a la venta en 2025, pero sólo en unidades limitadas hasta cumplir con el cupo de la moratoria, por lo que, una vez renovada su hermana, puede parecer lógico que haya una renovación del modelo a lo largo de esta, o en la próxima temporada.

Al igual que en el precio, la BMW y la Kawasaki se separan completamente en su funcionamiento, algo que comienza con la posición de conducción. El asiento de la Z está a 835 mm del suelo, una distan-

KAWASAKI Z900 RS



Una instrumentación absolutamente vintage. El escape cuatro-en-uno evoca los clásicos sistemas del pasado. El pasajero está bien tratado en la Z900 RS, y hay sitio para el equipaje.

La estética es similar a la de los primeros modelos de la Z1, incluso en la decoración y la tipografía de los gráficos, además de incorporar un colín de la época con un faro trasero a juego.

El chasis multitubular tiene el motor anclado por múltiples puntos, ya que además de los tres tradicionales, tiene otros dos tirantes de sujeción en cada parte trasera de la culata y el bloque de cilindros. El subchasis está atornillado.



Las suspensiones están formadas por una horquilla invertida y un amortiguador, que como es habitual en la marca, está anclado en una posición muy inclinada, sobre bieletas en esta ocasión y con un basculante de doble brazo sin refuerzos.

El tetracilíndrico de la Z900 ha sido modificado estéticamente respecto al de la versión estándar para darle un aspecto más clásico, con un cierto aleteado en los cilindros, pero manteniendo casi inalteradas sus características, y con un escape 4 en 1 que con la marmita del catalizador pierde su aspecto tradicional.



cia más habitual que los 800 de la R 12 S, casi al nivel de una custom, y su manillar cromado y reluciente parece, visto desde la S, un cuelgamonos debido a la altura a la que se encuentra. También el depósito es más ancho y separa más las piernas. Además, dependiendo del régimen al que se circule, se sienten con distinta intensidad vibraciones de alta frecuencia. La acústica también acompaña la sensación de los '70, ya que del sistema de escape con un tubo "cuatro en uno" de acero inoxidable, emana un sonido áspero, pero que sigue teniendo una intensidad baja. Un aspecto en que sobresale claramente respecto a la alemana es el tratamiento del pasajero, e incluso su capacidad para llevar equipaje, lo que la hace más adaptada a un uso diario. Bajo el asiento hay una toma de mechero, por si se necesita corriente de carga, pero la Z no ofrece más gadgets.

La electrónica es relativamente básica, y aparte del ABS, sólo dispone de control de tracción de dos niveles que, por cierto, interviene bastante pronto. Más allá no hay ningún asistente electrónico, de manera que tienes que cambiar de manera tradicional, usando el embrague al menos en las reducciones y de forma totalmente mecánica. En cualquier caso, el accionamiento de

KAWASAKI HA LOGRADO CON POCOS CAMBIOS **RESPECTO A LA Z900** CREAR LA VIVA IMAGEN DE UNA Z1 DE LOS '70

la palanca es corto, seco y preciso. Tampoco hay un sistema de acelerador electrónico como en la Z900 de 2025, sino que está accionado por cables y mantiene el clásico sistema de doble mariposa en los conductos de admisión. Tampoco ofrecer diferentes modos de conducción, pero la verdad es que no se echan de menos porque la respuesta del acelerador es directa, pero no llega a ser agresiva. Solo notarás reacciones en los cambios de carga que empañan un poco la respuesta del motor, y que parecen provenir de algunas holguras en la transmisión.

El chasis de la RS no es tan rápido de reacciones como el de la BMW, y se nota incluso en carretera con



curvas rápidas, aunque no es que sea una moto torpe, pero sí que requiere mayor esfuerzo que el resto de sus rivales, tanto cuando se trata de inclinarla, como de cambiarla rápidamente de dirección en curvas enlazadas. El sistema de frenada tiene también un tacto más blando que el del resto, pero sigue siendo plenamente eficaz, aunque también muestra una clara tendencia a levantarse al frenar con la moto inclinada, unos detalles que sobre todo se dejan notar cuando cambias de una moto a otra, pero a las que te adaptas después de unas pocas curvas. Las suspensiones son totalmente ajustables excepto en la compresión del amortiguador,

LA TRIUMPH SPEED TWIN ES LA VERSIÓN DEPORTIVA DE UNA CLÁSICA COMO LA BONNEVILLE T120

y al igual que en la BMW tienen de serie un tarado que tira a rígido, y que cuando conduces tranquilamente sobre firmes bacheados o en tráfico urbano, hace que se eche de menos que la respuesta del hidráulico sea poco más sensible. Cuando aumenta la velocidad y en asfalto en buen estado, es cuando te encuentras más a gusto. Si se deja que el tetracilíndrico suba de vueltas, lo hace con alegría, especialmente a partir de 6.000 rpm, aunque en ese momento también aumentan las vibraciones.

RECREADA

La Triumph es la única de las motos que realmente parece haber sido creada a imagen y semejanza de sus modelos clásicos, algo que la firma británica comenzó a hacer con el relanzamiento de la Bonneville, con la que la Speed Twin tiene bastantes semejanzas. Aunque actualmente la firma se asocia principalmente con motores tricilíndricos, estos modelos están posicionados en un segmento claramente deportivo, mientras que los clásicos twin paralelos que formaron la base de su producción en otros tiempos, se han reservado para esta serie que en la firma se nombra como "Modern Classic". Estas motos inicialmente



La nueva pantalla TFT circular sustituye a los viejos relojes. El bicilíndrico cumple al máximo con la estética clásica. El asiento es plano y estrecho, como en las motos de antes.

estaban refrigeradas por aire, pero desde 2016, tanto los modelos de 900 cc como los de 1.200 cc lo están por agua, y en ambos casos dirigidos a aficionados a las motos inglesas que no están precisamente obsesionados con la velocidad. La Speed Twin fue renovada tanto estética como dinámicamente en 2018 y luego en 2021 como una variante más deportiva de la Bonneville, con un motor más potente, pero todavía con un bastidor de diseño sencillo. Esta temporada se ha cambiado algo la política, y de la única versión se ha pasado a contar con el modelo estándar y el RS, con un precio ligeramente superior. La versión básica de esta prueba renuncia a las pinzas Brembo M50 en favor de unas J.Juan con la marca Triumph grabada, y tiene detalles como el guardabarros de plástico en lugar de aluminio. Monta neumáticos Metzeler Sportec M9 RR, que van en sintonía con esta moto que los Racetec RR K3 con las que sigue equipada la RS, que además se aleja bastante en precio, pasando de los 15.295 € a los 17.595 €. Ambas comparten motor Euro 5+, que ha ganado cinco caballos y ahora ofrece 105 CV a 7.750 rpm, manteniendo inalterado el par máximo de 112 Nm a 4.250 rpm. Este motor ha aumentado su régimen máximo y alcanza 7.800 rpm. Además, es el que claramente tiene una mejor respuesta entre 3.000 rpm y 6.000 rpm. Realmente el bicilíndrico se siente más a gusto entre 2.500 rpm y 5.000 rpm, donde parece funcionar como si te masajeara tanto mecánica como acústicamente, porque lo hace acompañado de un ronroneo grave bien dosificado. Este comportamiento no está afectado por el largo desarrollo final, pero está claro que todavía sería mucho mejor si pusiésemos un par de dientes más en la corona. En cualquier caso, eso es también un motivo para usar de vez en cuando para usar el cambio que no tiene asistente y funciona de forma seca y precisa. Dispone de una nueva pantalla TFT, que sustituye a los dos relojes anteriores y que tiene conectividad, una toma USB-C, y se ve acompañado de nuevas piñas para manejarla. Además tanto el ABS como el TC funcionan teniendo en cuenta la inclinación.

En el chasis también ha habido cambios, aunque la horquilla invertida Marzocchi, sigue sin ser regulable, eso sí, tiene nuevos ajustes, lo mismo que la pareja de clásicos amortiguadores traseros, ahora equipados con

En la versión estándar las pinzas de freno son J.Juan, en vez de las Brembo de la RS, manteniendo los discos de 320 mm y el sistema ABS de funcionamiento en curva.



Las suspensiones combinan una moderna horquilla invertida, aunque sin regulación, con un par de amortiguadores paralelos al más puro estilo tradicional, que ahora incluyen depósitos separados de gas y la regulación de la precarga en su parte superior para facilitar su manipulación.

El chasis forma una clásica doble cuna cerrada, al más puro estilo británico, aunque ahora el motor está también anclado por las culatas y el basculante de doble brazo es de aluminio.

El motor de dos cilindros de la Triumph está basado en los que se renovaron en las Bonneville dotándolos de refrigeración líquida y dispone de culatas de cuatro válvulas en las culatas de sus cilindros verticales, que simulan estar refrigerados por aire.

depósitos de gas externos y reguladores de la precarga de muelle situados en la zona superior, de manera que ya no es necesario desmontar los silenciosos para regularlos. El funcionamiento dinámico de la Speed Twin se basa en la comodidad, pero sin que ello represente aislar a sus ocupantes del asfalto. Para hacerla girar sigue necesitando un impulso claro, pero una vez inclinada es muy estable. En curvas rápidas y largas está en su verdadero elemento y nada la saca de su trazada, pero los cambios rápidos de dirección en las curvas enlazadas no son lo suyo, y aumenta su falta de juego de caderas al aumentar el ritmo. Al contrario que en la Yamaha, las estriberas que rozan relativamente pronto y ponen límite a su capacidad de inclinación. La Triumph está especialmente recomendada para aquellos que ruedan rápido, pero con gran serenidad, sin prisas.

No hay nada que objetar a la frenada, que es potente también con las pinzas de la versión estándar, pero la regulación del ABS podría ser algo más refinada. Si tienes que frenar en plena curva, se mantiene impasible, con sólo una ligera tendencia a levantarse. También se ha revisado ligeramente la ergonomía: el manillar es un pelín más ancho y las estriberas se han desplazado 40 milímetros hacia atrás. El asiento es nuevo, más estrecho y plano, pero habría que compararlo con el modelo 2024 para comprobarlo, porque parece que todo sigue igual, incluido el casi inexistente agarre para las rodillas en el depósito, que es realmente estrecho.

ESTÉTICA

En el caso de la Yamaha XSR900, nos encontramos con algo ligeramente diferente. La Kawasaki también es una moto basada en un modelo totalmente actual, como ocurre con la tricilíndrica que mantiene inalterada la plataforma de la MT-09, y lleva con esta configuración desde 2022, lo que la permite ser una moto realmente deportiva y eficiente. Se puede encasillar en el segmento retro sólo por su diseño de aspecto algo inacabado, que recuerda un poco a una superdeportiva accidentada sin carenado, pero la verdad es que todavía encaja menos en otras categorías. De hecho, lo único que podría ser considerado retro en la XSR es el colín, que realmente tiene un aspecto

YAMAHA XSR900



No encaja en el concepto clásico con su pantalla TFT digital, y su cómodo pomo para regular la precarga del amortiguador trasero. El colín es lo único de su estética que tiene aspecto clásico.

El chasis de doble viga de aluminio está fundido en dos partes y unido mediante tornillos en la pipa y con el motor por diferentes puntos, con un subchasis trasero tubular que está atornillado a la estructura principal.

La horquilla delantera es completamente regulable y el amortiguador trasero, que está anclado sobre bieletas progresivas al basculante de doble brazo de aluminio, tiene también regulación de precarga e hidráulico en extensión.



Las pinzas de freno de cuatro pistones y anclaje radial tienen el tradicional sistema de Yamaha con los pistones tras tapones roscados, y trabajan con un sistema ABS que tiene en cuenta la inclinación de la moto, como el resto de los sistemas de asistencia electrónica.

El motor de tres cilindros la Yamaha es el de concepción más moderna y también el que incorpora una mayor asistencia electrónica, con modos de conducción configurables y múltiples ayudas que incluyen control de tracción, de retención, levantamiento o asistente de cambio.



muy setentero. Su precio de precio, que con 11.699 € es sólo un poco mayor que la mitad del de la BMW, ofreciendo una mecánica plenamente actual. Elogiar este tricilíndrico de 890 cc es totalmente superfluo. Es un motor que acelera, responde, y puede tirar, empujar, y subir de vueltas con maestría. Además, tiene asistente de cambio en las dos direcciones e independientemente de todo lo que hace disfrutar a su conductor, tiene el consumo más bajo de los cuatro. ¿Qué más puedes pedir?

Electrónicamente, ninguna del cuarteto tose a la XSR. Además de los mapas predefinidos Rain, Street y Sport, hay dos modos personalizables en los que, junto con la respuesta del acelerador, también se pueden ajustar los controles de tracción, de deslizamiento y de levantamiento de la rueda delantera, según tus necesidades. Ahora bien, poder explorar a fondo todas estas sutilezas con tranquilidad en la vía pública, requiere una conducción que no casa mucho con el espíritu de la categoría, aunque, más vale tener que desear. En cualquier caso, si en tu conducción se incluye también de vez en cuando un recorrido en el que quieras que tu moto demuestre unas verdaderas cualidades deportivas, no hay duda, la Yamaha tiene

SOBRE LA BASE DEL RESTO DE SUS TRICILÍNDRICAS **DE 890 CC, YAMAHA HA CREADO UNA MOTO DE ESTILO DIFERENTE**

que ser la elegida de este cuarteto. En ninguna otra vas sentado con un control de la rueda delantera semejante como en ella, ni tienes tanta sensibilidad e información de lo que ocurre por debajo de ti en la carretera. Ninguna tumba con tanta decisión, ni tiene tanta altura libre al suelo, porque los estribos no van a rozar en el suelo. Ninguna incita tanto a apretar como la XSR, pero ninguna se preocupa tan poco por los aspectos prácticos del día a día. Está claro que, con esta orientación, el confort de marcha no está colocado en la lista de prioridades al mismo nivel que en sus rivales. **M**

	BMW R 12 S	Kawasaki Z900 RS	Triumph Speed Twin 1200	Yamaha XSR900
PRECIO	23.125 €	14.425 €	15.295 €	11.699 €
CILINDRADA	1.170 cc	948 cc	1.197 cc	890 cc
POTENCIA dec.	80 kW [109 CV]	82 kW [111 CV]	77 kW [105 CV]	88 kW [119 CV]
VELOCIDAD máx.	215 km/h	225 km/h	209 km/h	215 km/h
PESO lleno	206 kg	216 kg	216 kg	195 kg

MOTOR

Motor	2 cil. boxer. Refrigeración por aire	4 cil. en línea. Refrigeración líquida	2 cil. en línea. Refrigeración líquida	3 cil. en línea. Refrigeración líquida
Distribución	DOHC 8 V	DOHC 16 V	SOHC 8 V	DOHC 12 V
Diámetro x carrera	101,0 x 73,0 mm	73,4 x 56,0 mm	97,6 x 80,0 mm	78,0 x 62,1 mm
Cilindrada	1.170 cc	948 cc	1.197 cc	890 cc
Compresión	12,0:1	10,8:1	12,1:1	11,5:1
Potencia máx. dec.	80 kW [109 CV] a 7.000 rpm	82 kW [111 CV] a 8.500 rpm	77 kW [105 CV] a 7.750 rpm	88 kW [119 CV] a 10.000 rpm
Par máx. dec.	115 Nm a 6.500 rpm	99 Nm a 6.500 rpm	112 Nm a 4.250 rpm	93 Nm a 7.000 rpm
Alimentación	2 inyectores. Toberas de 50 mm	4 inyectores. Toberas de 36 mm	2 inyectores. Toberas de 44 mm	3 inyectores. Toberas de 41 mm
Modos de conducción	3	No tiene	2	5
Ayudas electrónicas	TC, DC, CA, CC.	TC	TC	TC, DC, AC, CC
Acc. embrague	Hidráulico	Cable	Cable	Cable
Cambio	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones	6 relaciones
Transmisión sec	Cardan	Cadena	Cadena	Cadena

CHASIS

Chasis	Multitubular de acero	Multitubular de acero	Tubular de doble cuna en acero	Doble viga e aluminio
Basculante	Monobrazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio	Doble brazo de aluminio
Geometría	27,7°/ 111 mm	25°/ 98 mm	22,4°/ 91 mm	25°/ 108 mm
Suspensión del.	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida	Horquilla invertida
Diámetro barras/Recorrido	45 mm / 120 mm	41 mm / 120 mm	43 mm / 120 mm	41 mm / 130 mm
Reglajes	Tres vías	Tres vías	No tiene	Tres vías
Suspensión tras./Recorrido	Monoamortiguador / 120 mm	Monoamortiguador / 140 mm	2 amortiguadores paralelos / 116 mm	Monoamortiguador / 137 mm
Reglajes	Precarga y extensión	Precarga y extensión	Precarga	Precarga y extensión
Freno del.	2 discos de 310 mm	2 discos de 300 mm	2 discos de 320 mm	2 discos de 298 mm
Pinzas	4 pistones	4 pistones	4 pistones	4 pistones
Freno tras	Un disco de 265 mm	Un disco de 250 mm	Un disco de 220 mm	Un disco de 245 mm
Pinza	2 pistones	Un pistón	2 pistones	Un pistón
ABS Tipo / Desconec.	En curva / No	Estádar / No	En curva / No	En curva / No
Rueda del.	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"	120/70-17". Llanta 3,50"
Rueda tras	180/55-17". Llanta 5,50"	180/55-17". Llanta 5,50"	160/60-17". Llanta 5,00"	180/55-17". Llanta 5,50"

MEDIDAS

Cap. depósito	16 l	17 l	14,5 l	14 l
Peso lleno	206 kg	216 kg	216 kg	195 kg
Dist. entre ejes	1.511 mm	1.470 mm	1.413 mm	1.495 mm
Altura asiento	800 mm	835 mm	825 mm	815 mm

TC. Control de Traacción, AC. Control de levantamiento delantero, DC. Control de deslizamiento, CS. Control de salida, CA. Control de arranque en cuesta. CC. Control de velocidad



BMW R 12
103 CV / [76 kW] a 7.470rpm // 104 Nm a 6.100rpm



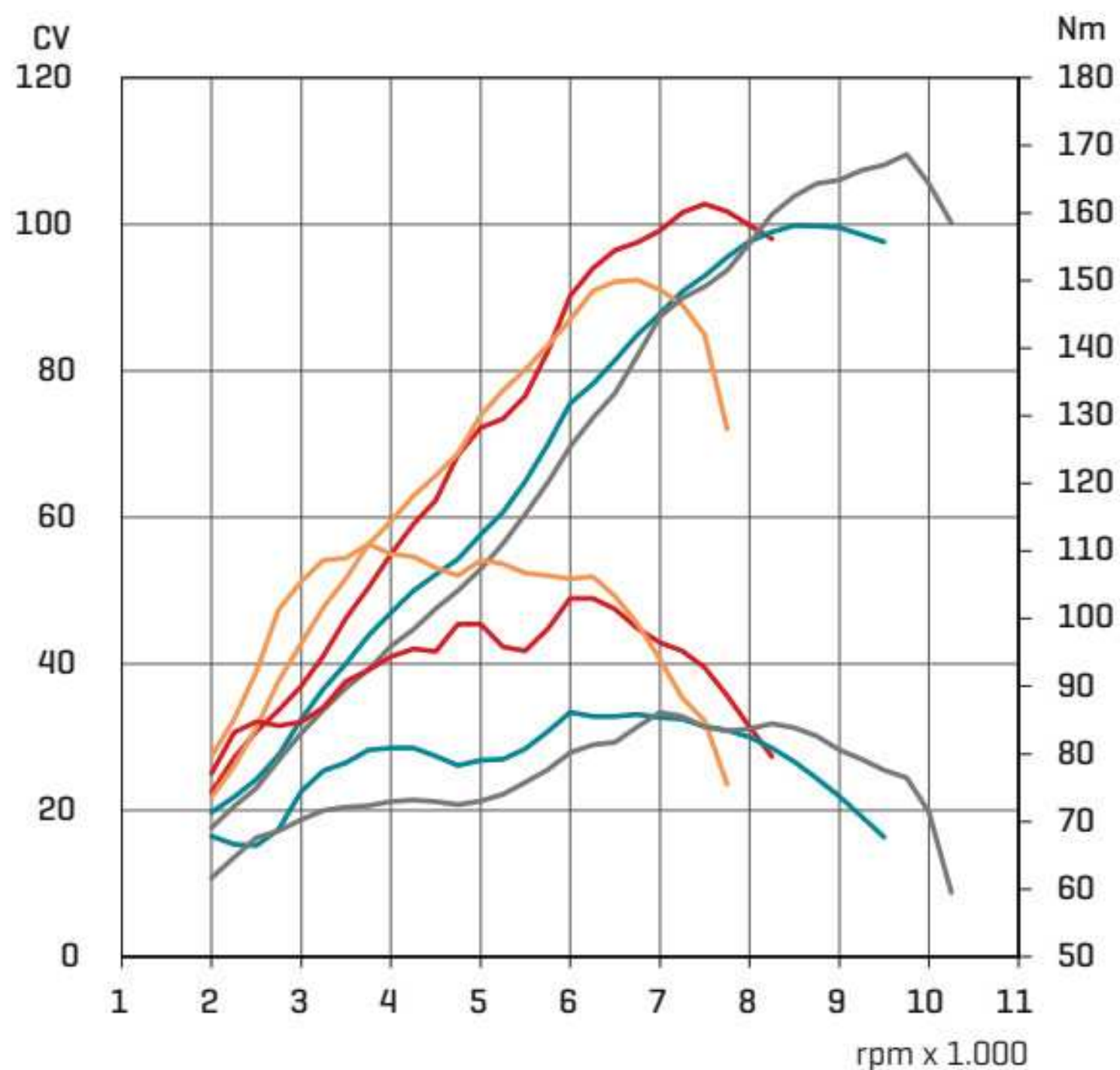
Kawasaki Z900 RS
100 CV / [74 kW] a 8.800 rpm // 86 Nm a 6.050 rpm



Triumph Speed Twin 1200
100 CV / [74 kW] a 7.550 rpm // 111 Nm a 3.760 rpm



Yamaha XSR900
111 CV / [82 kW] a 9.820 rpm // 86 Nm a 7.055 rpm



Las cuatro curvas son en su gran mayoría diferentes entre sí, aunque las podemos clasificar en dos grupos, el de las bicilíndricas y el que forma el binomio de las dos japonesas, con mayor régimen de funcionamiento, especialmente en el caso de la Yamaha, que además es la más potente. La Triumph tiene el motor que domina en cuestión de par, con una curva sin inflexiones y su valor máximo situado a menos régimen, mientras el boxer de BMW sólo le supera por encima de 7.000 rpm, con una curva que tiene mayores oscilaciones, pero que le permite ser el segundo más potente por poco, superando ligeramente al de la Kawasaki. La Z900 tiene una curva muy parecida a la de la Yamaha, aunque con más par hasta 7.000 rpm, por encima de donde la Yamaha ya se impone a todas las demás. En cualquier caso, todos los motores disponen de curvas de par bastante planas y con pocas inflexiones, aunque las japonesas acusan más debilidad a medio régimen.

	BMW R 12	Kawasaki Z900 RS	Triumph Speed Twin 1200	Yamaha XSR900
VELOCIDAD MÁXIMA				
Real	215 km/h	225 km/h	209 km/h	215 km/h
ACELERACIÓN				
0-100 km/h	3,6 s / 50 m	4,3 s / 55 m	4,0 s / 57 m	3,5 s / 53 m
0-400 m	11,6 s / 192 km/h	12,4 s / 186 km/h	12,3 s / 183 km/h	11,5 s / 189 km/h
0-1.000 m	21,8 s / 212 km/h	23,0 s / 217 km/h	23,0 s / 210 km/h	21,9 s / 213 km/h
RECUPERACIÓN				
60-100 km/h	3,6 s / 80 m	4,4 s / 98 m	4,5 s / 97 m	4,0 s / 90 m
60-140 km/h	7,1 s / 197 m	9,3 s / 264 m	8,8 s / 241 m	8,7 s / 247 m
RENDIMIENTO				
Régimen máximo	8.450 rpm	9.700 rpm	7.800 rpm	10.310 rpm
Velocidad lineal pistón	20,6 m/s	18,1 m/s	20,8 m/s	21,3 m/s
Relación peso/potencia	2,2 kg/CV	2,2 kg/CV	2,2 kg/CV	XXX kg/CV
Potencia espec	88 CV/l	106 CV/l	83 CV/l	124 CV/l
PESO				
Peso lleno	224 kg	216 kg	216 kg	196 kg
Reparto (lleno con piloto)	46,5 / 53,5 %	47,2 / 52,8 %	45,5 / 54,5 %	46,6 / 53,4 %
CONSUMO				
Medio	6,1 l/100 km	6,6 l/100 km	5,0 l/100 km	5,4 l/100 km
Autonomía	260 km	260 km	290 km	260 km





Conclusión

Cada una de estas cuatro motos de estilo retro en cierta medida, quieren llevar a la actualidad el espíritu de los modelos de antaño, aunque algunas se ciñen a su historia en mayor medida, ya que Yamaha, en realidad ha creado una moto que es prácticamente una MT-09, con algunos cambios estéticos procedentes de su línea de diseño "Faster Sons". Esto la aleja un tanto del concepto más estricto de las Vintage, pero la dota de un comportamiento más cercano al de una deportiva actual. El caso opuesto es la Triumph, que fue diseñada en su día como una réplica contemporánea de las bicilíndricas clásicas de la firma británica, y que es la que ofrece unas sensaciones más cercanas a su origen, aunque esté igualmente plenamente actualizada.

BMW y Kawasaki se encuentran a medio camino, porque han logrado con pocos cambios respecto a los modelos estándar una línea muy parecida a la de modelos tan celebrados en sus propias marcas como la R 90 S y la Z1 respectivamente, pero sin tener que hacer cambios reseñables en la plataforma de partida, eso sí, con un aumento considerable de precio respecto a sus bases. Aún con diferencias, todos los motores ofrecen un buen comportamiento en la zona en la que supuestamente más se van a emplear, los regímenes medios, y al tiempo tienen prestaciones y un comportamiento dinámico actual, con algunas diferencias de equipamiento, tanto mecánico como electrónico. En cuanto al precio, la BMW se descuelga claramente del resto.

NEUMÁTICOS TRAIL

SIN LÍMITES

HASTA EL INFINITO Y MÁS ALLÁ NOS ASEGURABA BUZZ LIGHTYEAR, Y ESTO ES LO QUE PROMETEN LOS NEUMÁTICOS TRAIL, SER CAPACES DE LLEGAR AL MENOS A ESA INCIERTA LÍNEA DEL HORIZONTE EN LA QUE EL CIELO Y LA TIERRA PARECEN TOCARSE ES INALCANZABLE, Y A LA QUE HEMOS INTENTADO LLEGAR CON MEDIA DOCENA DE NEUMÁTICOS CON DIFERENTE ORIENTACIÓN.

TEXTO: R.G./ S.K./P.B. FOTOS: MARKUS JAHN/MARCAS.

Lo que siempre hemos conocido como trail, ahora también denominado aventura, es más allá de un segmento de motos, una actividad que comprende innumerables facetas, porque en realidad es un recipiente en el que se integra desde la conducción por autopista a una utilización por el campo cada vez más radical. En lo que se refiere a sus neumáticos, al igual que a sus motos, nos encontramos con múltiples opciones, y además encuadradas en diferentes usos. Unos son realmente neumáticos de carretera en las medidas apropiadas para estas motos, otras casi gomas de enduro. Como ocurre en las propias motos, las necesidades de unas actividades y otras son muchas veces

opuestas, y lograr un neumático que trabaje bien todas esas condiciones, no se hace complicado, sino casi imposible. Aquí tenéis un par de integrantes de cada uno de los tres grandes grupos en los que los fabricantes han dividido su gama, que hemos bautizado como: off road, trail y turismo, con una adaptación cada vez mayor de la conducción por el campo a la de carretera, pero en principio, todos ellos válidos para su uso en todo tipo de terrenos. Para hacer esta prueba hemos empleado la que sin duda es la moto trail más conocida, la BMW R-GS, en su última versión con el motor de 1.300 cc, precisamente una moto que siempre ha sido un ejemplo en lo que al trail en el sentido más amplio se refiere.



NEUMÁTICOS OFF-ROAD

Hemos integrado en este grupo los neumáticos que, en el mejor de los casos, están diseñados como mínimo para un uso 50/50 entre tierra y asfalto. Deben dominar ese equilibrio entre el agarre en terreno suelto y la adherencia en asfalto. Este intento de cuadrar el círculo, lógicamente, solo puede lograrse haciendo ciertas concesiones a cada uno de los dos mundos. El problema llega cuando queremos definir el off-road. Hacerlo de la carretera es sencillo, simplemente una superficie de asfalto u hormigón, concretar todo lo que te puedes encontrar al salir de ella es más difícil. En principio se debería considerar que un propietario de una GS no va a ir más allá de una pista, con firme de grava, arena o tierra, quizás alguna incursión en una pradera, unas dunas durante las vacaciones. Si también tienen un empleo frecuente en carretera, también serán importantes aptitudes en mojado, su estabilidad, precisión de dirección, capacidad de frenada y duración. En este grupo hemos enfrentado el Dunlop Trailmax Raid,

empleando como referencia el conocido Michelin Anakee Wild. Que tiene una buena reputación en off-road entre los neumáticos 50/50 y también ha demostrado su duración.

El resultado ha sido que en la BMW R 1300 GS y en carreteras secundarias el Dunlop Trailmax Raid, que en realidad tiende más a una configuración 60 % carretera y 40 % campo, funcionó mejor que el Michelin. A pesar de su alto porcentaje de huella, proporciona una sensación de conducción muy similar a la de un neumático de carretera, que apenas disminuyó a lo largo de toda la prueba. El Michelin, en cambio, fue literalmente devorado en la carretera rodando a ritmo rápido. La precisión de dirección y la estabilidad en curva se vieron afectadas por el desgaste y, en consecuencia, también la sensación de seguridad, tanto al inclinar, como en plena inclinación. En su defensa hay que decir que, con una conducción menos agresiva, el Anakee Wild también puede desgastarse menos en esta moto. **M**



DUNLOP TRAILMAX RAID

Peso: del.: 5,4 kg/tras.: 7,45 kg

País de fabricación: Francia

Información: www.dunlop.eu

VALORACIÓN

Carretera secundaria/Uso diario: Más estable que el Anakee Wild en todas las situaciones. La distancia de frenado es mayor que la de los neumáticos de carretera. No obstante, necesita cinco metros menos que el Anakee Wild para detenerse desde 100 km/h. Siempre le acompaña un ruido de rodadura elevado.

Prueba en mojado: Adherencia en mojado por encima de la media para esta categoría, especialmente al acelerar en recta y en inclinaciones leves. El límite de agarre se avisa con tiempo.

Desgaste: Con una gran profundidad de dibujo inicial, el desgaste en el neumático delantero es comparable al de los neumáticos de turismo y trail. El desgaste es bastante mayor en el trasero. Especialmente las motos con mucho par motor le pasan factura.

CONCLUSIÓN

Buen compromiso para rodar por carretera y off-road. En el uso diario sobre asfalto solo hay que aceptar ligeras concesiones en estabilidad en curva y adherencia.



MICHELIN ANAKEE WILD

Peso: del.: 5,4 kg/tras.: 6,63 kg

País de fabricación: Tailandia

Información: www.michelin.es

VALORACIÓN

Carretera secundaria/Uso diario: Fuertes movimientos de flexión/deformación, especialmente al acelerar saliendo de las curvas. La manejabilidad desde la posición vertical es muy buena, pero a partir de inclinaciones medias y altas tiende a caer demasiado fácilmente hacia ángulos mayores. La distancia de frenado es muy larga.

Prueba en mojado: Muy poca adherencia en mojado. El límite de adherencia en inclinación es estrecho, el agarre disminuye demasiado pronto y el límite se alcanza ya a partir de inclinaciones de poco más de 20 grados.

Desgaste: El neumático trasero perdió mucha goma. Motos pesadas y con mucho par como la BMW lo desgastan muy rápido. El neumático delantero ha perdido poco dibujo gracias a su gran profundidad inicial.

CONCLUSIÓN

Una recomendación solo para incursiones off-road con una conducción tranquila por asfalto. Las pérdidas de estabilidad en curva, adherencia, precisión de dirección y frenada son claras con el desgaste.



PUNTUACIÓN

	Puntuación máxima	Dunlop Trailmax Raid	Michelin Anakee Wild
Manejabilidad	30	28	29
Precisión de dirección	20	16	10
Estabilidad en curva	20	17	12
Agarre inclinado	20	17	14
Agarre en aceleración	20	18	15
Estabilidad en recta	10	8	6
Información / Tacto	10	8	7
Comportamiento al límite	10	8	6
Tendencia a levantarse al frenar inclinado	10	6	5
Estabilidad en curva al límite	20	15	10
Tracción en campo	20	14	20
Potencia de frenada	10	7	5
Distancia de frenado desde 100 km/h	en metros	45,4	50,7
Suma	200	162	139



OTRAS ALTERNATIVAS



AVON TREK RIDER

El neumático off-road de la marca inglesa cuenta con marcaje M+S y, con su orientación 60/40 según el fabricante, es más adecuado para el uso en carretera.



BRIDGESTONE AX 41

En la prueba de 2019, este neumático de tacos grandes convenció por su magnífico rendimiento off-road, ofreció buen agarre en mojado y demostró ser muy resistente al desgaste.



CONTINENTAL TKC 80

Todo un clásico del segmento que cumple 40 años. En las pruebas destacó por su equilibrio en asfalto, excelente tracción off-road y bajo desgaste.



DUNLOP D 908 RR

El 908 RR es un auténtico neumático de competición para rally-raids, enfocado a terrenos sueltos, pero que también rinde muy correctamente en carretera.



HEIDENAU K60 RANGER

El Ranger es apreciado por los grandes viajeros que circulan mucho por el campo, y se monta habitualmente en motos trail de media cilindrada como la Yamaha Ténéré 700.



METZELER KAROO 4

Un todoterreno consolidado para grava, barro y carretera, que soporta bien incluso el par motor de una maxi-trail de la clase GS.



MITAS TRAIL+

Presentado en la prueba de 2019 como E-07+, ahora como Trail+ sustituirá progresivamente todas sus medidas. Gran durabilidad, buen comportamiento en carretera y off-road ligero.



PIRELLI SCORPION RALLYE

Brilló en la prueba de 2019 como uno de los neumáticos on/off-road más equilibrados. Fantástico rendimiento en carretera y en mojado, excelente aptitud off-road. Una recomendación para aficionados a los rallies.

PRUEBA EN MOJADO

Cuando llueve y hace frío, al cielo le da igual qué neumáticos llevamos. Los seis neumáticos de la prueba también pasaron por esta prueba, aunque con diferencias, porque mientras los enfocados a la carretera lo hicieron con 2.000 km a cuestas, los off road lo hicieron completamente nuevos, porque el Michelin Anakee Wild estaba demasiado desgastado, con un perfil muy alterado que no permitía una valoración

objetiva. El cambio a neumáticos nuevos también dejó claro que los neumáticos de tacos como el Anakee Wild pagan sus aptitudes off-road a costa del agarre en mojado. Igualmente, hay que tener en cuenta que el Dunlop Trailmax, que tiende más a un uso 60 % carretera y 40 % campo, puede seguir bien el ritmo de los neumáticos trail o de carretera en mojado cuando está nuevo. No sorprende que las dos novedades de

Metzeler y Pirelli brillen en mojado, pero sí que el Scorpion Trail III le saque casi un segundo al Roadtec 02. También es resaltable la considerable diferencia en la distancia de frenado desde 100 km/h en mojado. El primero, el Pirelli, se detiene tras 47,6 m, mientras que el Michelin necesita nada menos que 62,5 m, lo que equivale a que el Michelin sigue a 49 km/h cuando el Pirelli ya se ha detenido.

	Puntuación máxima	Dunlop Trailmax Raid	Michelin Anakee Wild	Bridgestone A 41	Pirelli Scorpion Trail III	Continental RoadAttack 4	Metzeler Roadtec 02
Manejabilidad	10	9	10	8	8	8	8
Precisión de dirección	20	16	12	17	18	16	18
Agarre en curva	20	17	13	17	19	16	19
Agarre en aceleración	20	16	13	18	19	17	19
Información / Tacto	10	8	5	9	10	7	9
Comportamiento al límite	10	7	5	9	9	7	9
Potencia de frenada	10	5	3	9	10	7	8
Distancia de frenado desde 100 km/h	en metros	55,9	62,5	49,4	47,6	51,8	50,4
Velocidad en la curva Omega [km/h]	km/h	69,9	60,3	68,9	71,6	63,7	71,4
Tiempo por vuelta	en minutos	1:18,05	1:30,18	1:17,96	1:14,38	1:22,22	1:15,54
Suma	100	78	61	87	93	78	90

NEUMÁTICOS TRAIL

Los neumáticos que habitualmente montan de serie las motos trail no son del tipo de los anteriores, y no tienen tacos tan marcados, simplemente ofrecen una estética un poco más off-road que los de carretera, pero son muy similares a ellos. Es cierto que las trail se desenvuelven razonablemente bien en terreno suelto, pero la mayor parte de sus propietarios las emplean principalmente sobre asfalto, sobre todo cuando hablamos de pesos de más de 230 kg. Se caracterizan por un diseño un poco más agresivo que unos de carretera, con una huella más profunda y ancha, pero un empleo de aproximadamente un 90 % en carretera y un 10 % en el campo, grava o superficies similares. Deben sugerir que con ellos puedes ir a cualquier parte y que también pueden rodar por tierra, pero tienen que rendir principalmente en carretera, y hacerlo tanto en comportamiento dinámico como en duración, para lo que están dotados de un dibujo bastante

profundo. La estabilidad a alta velocidad, una buena manejabilidad y distancias de frenado cortas son prioridades en ellos.

Pirelli ha lanzado esta temporada su Scorpion Trail III, que debe enfrentarse directamente al conocido Bridgestone A 41. El nuevo Pirelli es una evolución directa del Scorpion Trail II, y presenta un dibujo visualmente más deportivo, así como nuevos compuestos de goma. Mientras el neumático trasero tiene dos compuestos diferentes, el delantero se apaña con uno. Curiosamente, en conducción deportiva por carreteras secundarias, el Pirelli Scorpion Trail III se acerca a la adherencia del también nuevo Metzeler Roadtec 02, lo que sin duda apunta a la sinergia de la empresa matriz. Si piensas que el Trail III barre al Bridgestone A 41, te equivocas, porque los japoneses han renovado su compuesto de goma, y lo cierto, es que, tanto el Bridgestone como el Pirelli, son excelentes neumáticos. **M**



BRIDGESTONE A 41

Peso: del.: 5,4 kg/tras.: 7,86 kg

País de fabricación: Japón

Información: www.bridgestone.es

VALORACIÓN

Carretera secundaria/Uso diario: Es un neumático manejable con una agradable sensación de contacto sobre asfalto. En comparación directa con el Pirelli y los neumáticos de carretera, es algo más rápido en curva. Una vez que coge temperatura, se mantiene neutro y estable, y casi no tiene tendencia a levantarse al frenar inclinado.

Prueba en mojado: Límite de agarre alto y comportamiento noble. La mejor tracción al acelerar en recta. No obstante, tiene que ceder ante el nuevo Pirelli en adherencia en inclinación y en frenada.

Desgaste: Gracias a una ligera actualización, el desgaste en los neumáticos delantero y trasero es muy uniforme y reducido. El A 41 sigue teniendo un comportamiento agradable y predecible incluso después de 2.000 km

CONCLUSIÓN

El renovado A 41 es manejable, tiene el menor desgaste y no muestra debilidades en mojado. Una auténtica recomendación para quienes hacen muchos kilómetros.



PIRELLI SCORPION TRAIL III

Peso: del.: 4,95 kg/tras.: 7,97 kg

País de fabricación: Alemania

Información: www.pirelli.com

VALORACIÓN

Carretera secundaria/Uso diario: El nuevo Trail III dispone de un dibujo más deportivo y un nuevo compuesto de goma. En carretera secundaria es un poco menos manejable que el A 41. Convince por su buena información sobre su agarre y permite una conducción deportiva. Además, tiene una buena distancia de frenado.

Prueba en mojado: Agarre en mojado por encima de la media. El Trail III logra el mejor tiempo por vuelta, en circuito mojado, incluso en comparación con los neumáticos de turismo. Su límite de adherencia se une a la mejor información sobre el agarre.

Desgaste: Algo más de desgaste en el neumático delantero en comparación con el Bridgestone A 41. El neumático trasero bicompuesto tiene el mismo desgaste que el A 41, pero en realidad se desgasta más porque parte de una mayor profundidad inicial del dibujo.

CONCLUSIÓN

Una auténtica recomendación para pilotos deportivos. Muy buenas cualidades en conducción deportiva en seco, agarre especialmente bueno en mojado, y bajo desgaste.



PUNTUACIÓN

	Puntuación máxima	Bridgestone A 41	Pirelli Scorpion Trail III
Manejabilidad	30	28	27
Precisión de dirección	20	19	19
Estabilidad en curva	20	19	19
Agarre inclinado	20	19	19
Agarre en aceleración	20	19	19
Estabilidad en recta	10	9	9
Información / Tacto	10	9	9
Comportamiento al límite	10	9	9
Tendencia a levantarse al frenar inclinado	10	8	7
Estabilidad en curva al límite	20	17	18
Tracción en campo	20	8	8
Potencia de frenada	10	10	10
Distancia de frenado desde 100 km/h	en metros	39,0	38,2
Suma	200	174	173



OTRAS ALTERNATIVAS



AVON TRAIL RIDER

Un neumático trail típico, que todavía no hemos probado. Según nuestra experiencia, los neumáticos Avon convencer por su durabilidad, menos en carretera mojada.



BRIDGESTONE AT 41

Todavía no probado en medidas 19/17 pulgadas, es un neumático presentado en 2022 con clara orientación a carretera. Cubre el hueco entre el A 41 y el AX 41.



CONTINENTAL TRAIL ATTACK 3

Una recomendación clara para los amantes de las ruta y las curvas. Impresionó por su agilidad y precisión, pero también por su duración.



DUNLOP MUTANT

Aún sin probar en prueba en medidas 19/17 pulgadas. Conceptualmente busca algo más de tracción off-road y además cuenta con marcaje M+S.



METZELER KAROO STREET

Ha demostrado su duración y adherencia en innumerables motos. También puede con campo ligero y rinde bien en mojado.



MICHELIN ANAKEE ADVENTURE

Tiene tacos bastante grandes para esta categoría, por lo que cede algo en carretera. Sobre-saliente en la prueba en mojado y en desgaste, así como en off-road ligero.



MITAS TRAIL ADVENTURE

Similar al modelo hermano Trail+, tiene un diseño con mucho taco, lo que le da algo más de tracción off-road, pero le resta rendimiento en carretera.



PIRELLI SCORPION TRAIL II

Es un veterano en el segmento, pero en cuanto a rendimiento sigue estando a buen nivel. Se defiende en carretera, se defiende en mojado y puede hacer muchos kilómetros.

DESGASTE

Mucha goma sobre la carcasa debería significar lógicamente mucha duración, pero no es cierto del todo, porque el compuesto de goma y el diseño del dibujo tienen mucho que decir. Hay muchos factores que tienen una influencia decisiva en la duración. En la prueba cada uno de los neumáticos ha recorrido 2.000 km motos idénticas y con la misma presión de aire: delante 2,5 bar y detrás 2,9 bar. Además, recorrieron la misma ruta en fila india, con el mismo tiempo y a velocidad idéntica. Cada 80 km o 100 km se cambiaba de conductor para eliminar la influencia del estilo de conducción. Como nos movimos a ritmo rápido por carreteras

secundarias estrechas o muy estrechas, el desgaste en el lateral del neumático es seguramente mayor que el de la mayoría de los usuarios. Además, añadimos un 20 % por autopista. El recién llegado Pirelli Scorpion Trail III y dos neumáticos veteranos como el Bridgestone A 41 y el Continental RoadAttack 4 subieron al podio del desgaste. Detrás sigue el Metzeler Roadtec 02, que también dispone de la menor profundidad de dibujo en la rueda trasera. Sorprendente se muestra el Dunlop Trailmax Raid, que a pesar de su diseño con un 60 % de utilización en carretera, mantuvo sus buenas cualidades durante toda la distancia de prueba, aunque

porcentualmente sufrió un gran desgaste. Queda descolgado el Michelin Anakee Wild, que como auténtico neumático 50 %/50 % sufrió mucho, sobre todo en la rueda trasera. El peso y, sobre todo, el enorme par motor de la R 1300 GS literalmente devoran el neumático trasero con una conducción exigente. Pierde rápidamente su perfil, lo que lleva a una sensación de conducción más vaga e imprecisa, y dificulta mantener una trazada limpia. El neumático delantero destacó, soportando bien las exigencias de la BMW y las fuerzas que actúan. En su defensa hay que decir que el Anakee Wild puede lograr una mayor durabilidad en motos menos potentes.

	Puntuación máxima	Dunlop Trailmax Raid	Michelin Anakee Wild	Bridgestone A 41	Pirelli Scorpion Trail III	Continental RoadAttack 4	Metzeler Roadtec 02
Desgaste		Neumáticos Off Road		Neumáticos trail		Neumáticos turismo	
Rueda delantera	50	40	47	42	40	42	43
Rueda trasera	50	36	25	42	42	42	37
Suma	100	76	72	84	82	84	80

NEUMÁTICOS DE TURISMO

Los neumáticos de uso puramente de carretera convierten las motos trail en unas armas realmente eficaces en carreteras secundarias. Puedes prescindir de la estética off-road, de los neumáticos con tacos y pasar a los más ágiles de carretera especialmente diseñados para estas motos las maxi-trail, con sus potentes motores, plantan cara a las deportivas, sobre todo en terrenos en los que la velocidad no puede ser muy elevada, y son mejores que ellas en aspectos como la comodidad y la mejor visión del entorno. Para ellos se cuenta con modelos como el Continental RoadAttack 4 o la novedad en el segmento, el Metzeler Roadtec 02. Aunque para más fogosos existen gomas más radicales como el Metzeler M9 RR, el RoadAttack 4 y el Roadtec 02, que son claramente inferiores en cuanto a duración. El nuevo Metzeler se muestra inicialmente discreto, y permite que el Conti siga siendo toda una referencia en seco en carreteras secundarias. Solo gracias a una estabilidad ligeramente mejor en conducción deportiva y una mayor confianza en el límite de adherencia, consigue mejorar algo a su rival. Incluso la distancia de frenado de ambos es prácticamente idéntica. El Roadtec 02 se queda algo atrás en cuanto al desgaste, lo que demuestra que la cuadratura del círculo es cada vez más difícil, y la adherencia en mojado parece ir siempre en detrimento de la duración, y viceversa. **M**



CONTINENTAL ROADATTACK 4

Peso: del.: 4,9 kg/tras.: 7,1 kg

País de fabricación: Alemania

Información: www.continental-neumaticos.es/b2c/motorcycle/

VALORACIÓN

Carretera secundaria/Uso diario: Al inicio de la prueba y sin desgaste se conformó como un neumático neutro con buena precisión de dirección, pero con poca información de su agarre. A lo largo de la prueba y con más desgaste, se han notado algunas fuerzas de contramanillar en inclinaciones y ya no se comportaba tan neutro como al principio.

Prueba en mojado: Al acelerar, patina demasiado pronto, por lo que el agarre en máxima aceleración es menor que el del Metzeler. También desliza antes tumbado, pero ofrece una buena distancia de frenado.

Desgaste: El desgaste en los neumáticos delantero y trasero es muy uniforme y reducido. En cuanto a longevidad, está al mismo nivel que el Bridgestone A 41 y queda junto a él en primer lugar en este apartado.

CONCLUSIÓN

Quien busque un neumático de turismo duradero, está bien servido con el RoadAttack 4 de Conti. El desgaste es bueno y uniforme, aunque en mojado aún tiene margen de mejora.



METZELER ROADTEC 02

Peso: del.: 5,14 kg/tras.: 7,99 kg

País de fabricación: Alemania

Información: www.metzeler.com

VALORACIÓN

Carretera secundaria/Uso diario: El Metzeler es un neumático verdaderamente deportivo sobre el asfalto. La manejabilidad en carreteras secundarias es comparable a la del Conti, porque no es especialmente ágil, sino más bien estable al entrar en inclinación, y transmite buena información sobre la adherencia, especialmente a medida que aumenta la velocidad.

Prueba en mojado: Muy buena adherencia en condiciones de mojado. Sólida tracción al acelerar y un límite de agarre grande en inclinaciones que permiten una alta velocidad en curva en la Omega.

Desgaste: La novedad deportiva de Metzeler tiene un desgaste muy reducido en el neumático delantero. El neumático trasero bicompuesto presenta, en proporción al delantero, un desgaste notablemente mayor, lo que reduce un poco su duración.

CONCLUSIÓN

El Metzeler es un neumático muy deportivo para las grandes motos trail para uso exclusivamente en carretera. El neumático trasero se desgasta más rápido que el delantero.



PUNTUACIÓN

	Puntuación máxima	Continental RoadAttack 4	Metzeler Roadtec 02
Manejabilidad	30	27	27
Precisión de dirección	20	19	19
Estabilidad en curva	20	19	19
Agarre inclinado	20	19	19
Agarre en aceleración	20	19	19
Estabilidad en recta	10	9	9
Información / Tacto	10	9	9
Comportamiento al límite	10	8	9
Tendencia a levantarse al frenar inclinado	10	7	7
Estabilidad en curva al límite	20	17	19
Tracción en campo	20	7	7
Potencia de frenada	10	10	10
Distancia de frenado desde 100 km/h	en metros	38,4	38,6
Suma	200	170	173



OTRAS ALTERNATIVAS



AVON SPIRIT ST

En el pasado, los predecesores del Spirit ST nos convencieron en las pruebas por su gran duración, pero menos en mojado y en comportamiento en curva.



BRIDGESTONE T 33

Se presentará en la primavera de 2025. Debería superar a su predecesor T 32 en adherencia en mojado y duración, y estar al nivel de la competencia.



CONTINENTAL ROADATTACK 3

Veterano pero valioso. Alternativa algo más económica al RoadAttack 4 con el diseño clásico de Conti, buenas propiedades de manejabilidad y uso diario.



DUNLOP ROADSMART 4

Como el Michelin, un auténtico todoterreno. El Dunlop Roadsmart ofrece un buen comportamiento en mojado, frío, calor, duración y mucho agarre en conducción deportiva.



METZELER SPORTEC M9 RR

Una goma "caliente" para las GS y compañía. Con el M9 RR, las grandes motos trail se convierten en auténticos "cocos" para las superbike. Sin compromisos en adherencia en mojado o en uso diario.



MICHELIN ROAD 6

En llantas de 17 pulgadas, son una referencia en carreteras secundarias y en mojado. Sus buenas propiedades de conducción incluso cuando no está nuevo lo convierten en una auténtica recomendación.



MITAS TOURING FORCE

La marca checo-eslovaca se abre camino lentamente en el segmento premium. Según nuestra experiencia, ofrece propiedades sólidas a un precio económico.



PIRELLI ANGEL GT II

Dentro de la categoría de neumáticos de turismo, se ofrece claramente como la opción más deportiva para GS y compañía, sin que falte agarre en mojado ni duración.

VEREDICTO FINAL

Rodar simultáneamente con tres categorías diferentes de neumáticos saca a la luz muchas conclusiones. Entre los neumáticos de carretera 100 % asfalto, el nuevo Metzeler se impone con diferencia al ya algo veterano Continental. Este último lleva ligera ventaja en desgaste, pero pierde en mojado. Entre los neumáticos trail con su perfil de uso 90 % por

carretera, el recién lanzado Pirelli Scorpion Trail III se impone al todavía bueno Bridgestone A 41. El italiano funciona mejor en mojado, pero a cambio el japonés dura un poco más. Entre los neumáticos off-road con orientación 50/50, el Dunlop gana la partida. También, o sobre todo, porque no tiene un diseño tan puramente off-road como el Michelin.

Este último tiene mejor autolimpieza en campo, pero es bastante evidente que el neumático francés tiene problemas con el peso y el par motor de la BMW R 1300 GS. Si bien aguanta bien el desgaste en motos como la Yamaha Ténéré 700, alcanzando 5.000 km, en nuestra prueba de desgaste sobre la BMW R 1300 GS literalmente se derritió.

		Comportamiento en seco	Comportamiento en mojado	Desgaste	Suma	Valoración
Puntuación máxima		200	100	100	400	
Neumáticos Off Road	Dunlop Trailmax Raid	162	78	76	316	Bueno
	Michelin Anakee Wild	139	61	72	272	Satisfactorio
Neumáticos trail	Bridgestone A 41	174	87	84	345	Muy bueno
	Pirelli Scorpion Trail III	173	93	82	348	Muy bueno
Neumáticos turismo	Continental RoadAttack 4	170	78	84	332	Bueno
	Metzeler Roadtec 02	173	90	80	343	Muy bueno

GALFER DISCOS FLOATECH

INNOVANDO

HAY POCAS FIRMAS CAPACES DE LOGRAR EVOLUCIONAR EL DISEÑO GENERAL DE LOS COMPONENTES DE UNA MOTO, Y EN ESPAÑA TENEMOS UNA DE ELLAS, GALFER NO SÓLO GANA TÍTULOS EN EL MUNDIAL DE MOTO2, SINO QUE ES CAPAZ DE OFRECER PARA LAS MOTOS DE SERIE EL MISMO MATERIAL CON QUE LO HA CONSEGUIDO.

TEXTO: PEPE BURGALETA. FOTOS: GALFER.

Galfer lleva fabricando para la industria del automóvil primero forros para los frenos de tambor en nuestro país desde 1952, y más tarde, en 1960, pastillas para los de disco, es decir, toda una vida. También amplió su oferta a la industria nacional de la motocicleta, y en 1980, cuando los frenos de discos se popularizaron en las motos, comenzó a fabricar sus pastillas. Una década después, también se especializó en los propios discos, suministrando material no sólo como industria auxiliar, sino también en el montaje original de muchas marcas. A Galfer le debemos la llegada de los frenos con la superficie lobulada en su perímetro exterior, y ahora vuelve a innovar con la llegada de sus nuevos discos Floatech en su versión de calle.

DEL CIRCUITO A LA CALLE

Galfer es una de las pocas firmas que han sido capaces de lograr que su material sea empleado por los equipos del Mundial de MotoGP, y no sólo eso, sino de ganar con ellos el título, como sucedió el año pasado con Ai Ogura, cuya Boscoscuro del equipo MT-MSI, lleva discos y pastillas Galfer. Precisamente este material de competición, presentado la pasada temporada, y que también es utilizado este año, no sólo por este equipo en Moto3 y Moto2, sino por el Honda Asia en las mismas dos categorías, y en Moto3 por Snippers, Boe Motorsport, Leopard Team y ML Racing, es del que han derivado los nuevos discos Floatech de calle.

La gran innovación de estos discos es común a ambas versiones, se trata del sistema de unión

de la pista de frenado con el soporte que la sujeta a la llanta. Aunque los discos iniciales estaban formados por una sola pieza, pronto se entendió que había que lograr aislar parcialmente ambas partes para evitar que cualquier pequeña deformación o alabeo de la estructura provocase que el disco se desplazase lateralmente en el interior de la pinza. Esto provoca no sólo vibraciones al frenar, sino también una apertura de las pastillas que hace que se retrase su contacto con el disco al iniciarse el proceso, con el peligro que supone. Como ventaja adicional, se podía construir la campana en aluminio reduciendo el peso del conjunto, algo muy importante en un elemento situado en la rueda, que no solo está sometida a un esfuerzo giroscópico, sino que forma parte de la masa no suspendida por la amortiguación.

El sistema tradicional de unión entre la pista y la campana ha sido colocar unos cilindros en los que se apoyan por el interior los anclajes del soporte y por el exterior la pista de frenado. De esta manera sólo se permite el movimiento de la pista sobre ellos lateralmente. Para acotar el desplazamiento de la pista de frenado, estos cilindros tienen topes en sus extremos. El sistema funciona bien, lo ha demostrado, y lo sigue demostrando desde hace décadas, pero también es cierto que concentra el esfuerzo de unión en la zona media de los cilindros, donde acaban las pistas de soporte de campana y disco.

El sistema patentado por Galfer, denominado Floatech, cambia la forma de anclaje. En vez de las pistas de contacto semicirculares, el disco dispone de unos soportes rectangu-







lares que encajan en unas aberturas en la campana. El movimiento entre ambas piezas sigue restringido al desplazamiento lateral de ambas, pero ahora la zona de contacto es todo el lateral del soporte, reduciendo considerablemente el estrés de la unión porque la presión está más repartida. Sigue siendo necesario controlar la cuantía del desplazamiento lateral, y esto se consigue también con un cilindro, pero que está alojado en un taladro en el soporte de la pista, sin más esfuerzo que controlar este movimiento, de manera que puede ser mucho más pequeño. Este conjunto es una de las principales diferencias entre los discos de carreras y los de las motos de calle. Los primeros pueden desmontarse, de manera que el cilindro está fijado con un clip que puede extraerse, mientras que en los de serie no es posible. La regulación obliga a que no se pueda manipular el sistema de frenado. Para ello el cilindro está remachado por la parte interior del disco. La unión de ambas piezas tiene que tener controlado el desplazamiento, y para ello se coloca una arandela de diafragma entre el

cierre interior del cilindro y su sistema de cierre, que proporciona una cierta presión desplazando lateralmente la pista hacia el exterior, pero manteniendo su capacidad de movimiento. En la versión de carreras la presión es menor que en la de calle, que necesita que haya menos ruido y vibraciones. En las carreras es muy importante que las pastillas estén siempre muy cerca del disco para que la frenada sea inmediata. Otras variaciones de las dos versiones del

**GALFER HA ADAPTADO
LA TECNOLOGÍA DE
COMPETICIÓN A NIVEL
DE USUARIO**

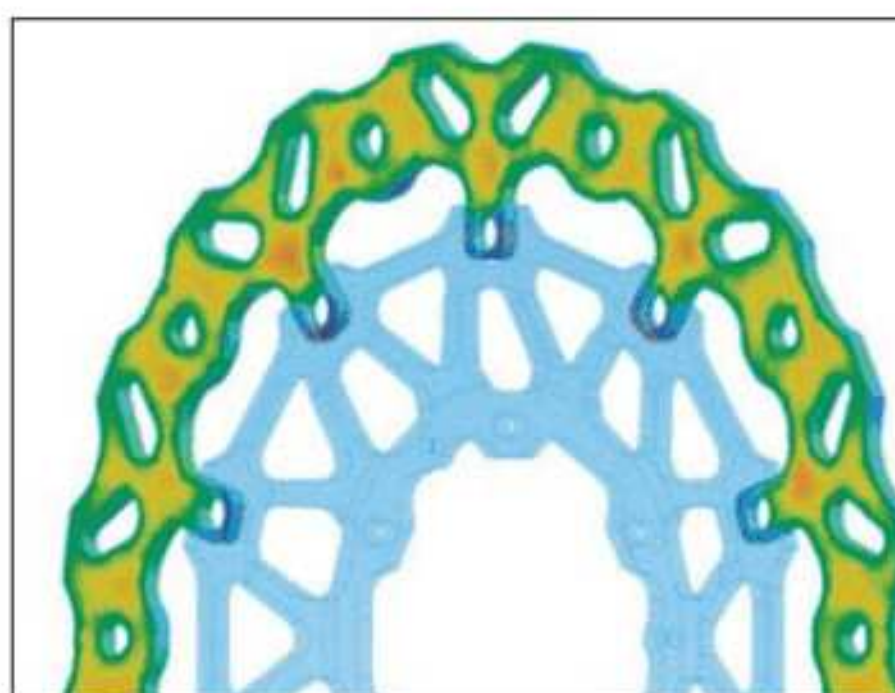
Y también los probamos

La presentación de los nuevos discos Galfer Floatech no se restringió, como es habitual, a mostrarnos su producto, sino que como es habitual en la compañía, se convirtió en una auténtica fiesta en la que no solo tuvimos la ocasión de probar los discos instalados en una gran variedad de motos, sino también de visitar la factoría y comprobar todo el proceso de fabricación de pastillas y discos de frenos incluyendo los departamentos de desarrollo, control de calidad o ensayos. Como guinda para que sus pilotos tuvieran la oportunidad de demostrar que eran más rápidos que nosotros compitiendo en el Rocco's del Circuito de Catalunya en una carrera de dirt track. En la presen-

tación estaban presentes los pilotos del equipo MT-MSI y Honda Asia, y los del primero, Iván Ortolá y Ángel Piqueras, efectivamente nos ganaron. Con los Floatech, montados en buena parte de las motos deportivas y sport turismo del mercado, nos demostraron rodando a buen ritmo entre curvas que funcionaban a la perfección, sin ningún tipo de sonido ni vibraciones y manteniendo el tacto y la potencia que conocemos en esas motos. Estos nuevos discos comienzan a comercializarse en este mes de mayo con un precio algo inferior al de los originales y con sus particularidades, además de las series de pastillas adecuadas para cada conjunto.



El sistema de unión de la pista de frenado permite aislar parcialmente el disco impidiendo su desplazamiento.



Floatech son que el cilindro es de aluminio en vez de acero para reducir el peso y que la pista tiene otra forma con taladros circulares, menos variación de diámetro en el perímetro exterior y unos resaltes en la zona interior para aumentar la refrigeración. Los discos de carreras, que están más estresados, habitualmente son también más anchos para resistir los esfuerzos y tener más inercia de temperatura.

En ambos tipos de discos, su diseño lobulado sirve para mejorar la refrigeración y los taladros, que en los de serie son alargados para disipar calor y evitar bloqueos. Los discos Galfer tienen la certificación R90 y FIM Quality Product. De momento se han creado 20 referencias de discos diferentes, que en conjunto logran modelos homologados para la mayoría de las motos: Están disponibles en diámetros de 330 mm, 320 mm, 310 mm, 309,5 mm y 298mm, con espesores de 5,0 mm y 4,50 mm. La diferencia entre ellos además del tamaño es la forma de la campana para el anclaje en la llanta, y se sirven con homologación individual para cada modelo de moto. **M**

LIBROS

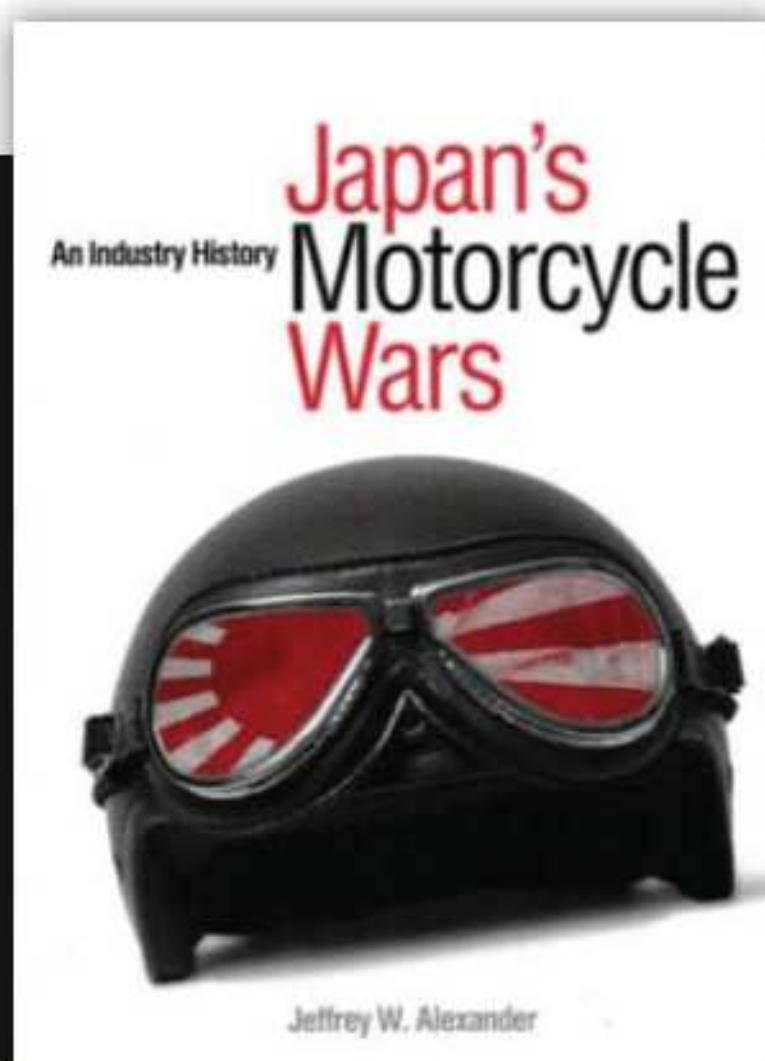
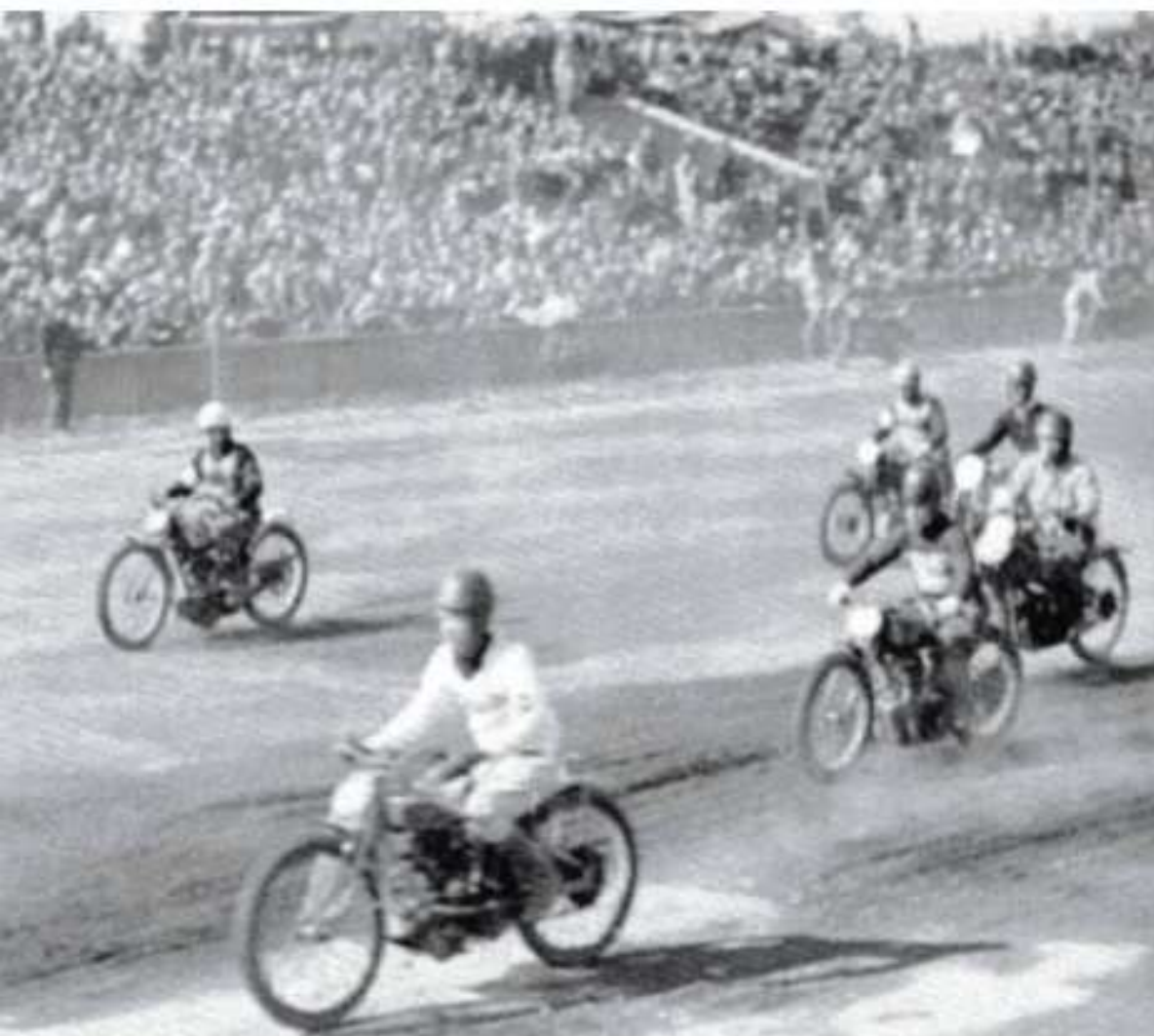
Por Venancio Luis Nieto

Japan's Motorcycle Wars

Editado por University of Hawaii Press, "Japan's Motorcycle Wars - An Industry History" es una obra de valor atemporal que examina el desarrollo y la influencia de la industria japonesa de la motocicleta, sumergiéndolo al lector en la evolución de los fabricantes nipones desde sus inicios hasta su consolidación como líderes mundiales en la industria de las dos ruedas.

Alexander ofrece una perspectiva única al incluir traducciones al inglés de transcripciones, artículos en publicaciones del sector industrial y anécdotas corporativas. Esta valiosa labor permite dar al lector una clara idea sobre la dinámica interna de las grandes marcas japonesas. El autor sostiene que el éxito de los principales fabricantes no se ha debido únicamente a una colaboración comunitaria, sino también a su feroz sentido de la competencia y, en ocasiones, a decisiones técnicas desacertadas.

El libro cuenta cómo, en la década de 1920, Japón era el segundo mayor mercado de exportación para Harley-Davidson, después de Australia, y cómo Soichiro Honda, fundador de Honda Motor Co., no dudó en adoptar el sistema de soporte al concesionario de Harley-Davidson para sus propias operaciones. También expone al detalle cómo, después de la II Guerra Mundial, las carreras de motocicletas con apuestas legales fueron establecidas en Japón por los esta-



JAPAN'S MOTORCYCLE WARS - AN INDUSTRY HISTORY

Autor: Jeffrey W. Alexander

ISBN: 9780824833282

Formato: Tapa blanda, 276 págs., fotos B/N, inglés

Precio: 25'76 €

Disponible en: Amazon

dounidenses para fomentar la industria y espolear la actividad económica.

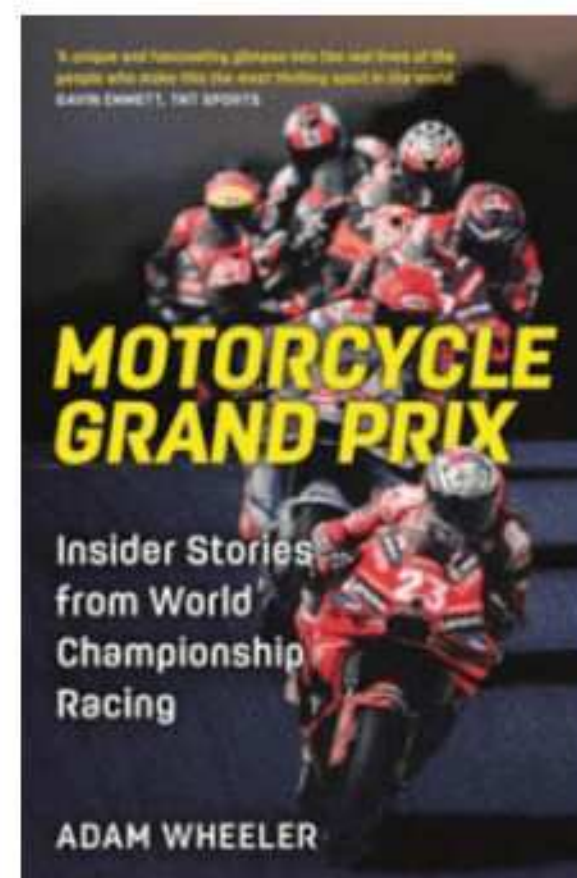
Un aspecto realmente notable del libro es la inclusión de entrevistas realizadas en 1972 a ejecutivos de empresas rivales que terminaron fracasando, ofreciendo una cruda visión de las agresivas tácticas empleadas en ocasiones por las compañías de mayor éxito para mantenerse en lo más alto. En ellas se revela cómo se rompieron acuerdos y se interrumpieron suministros vitales para la competencia.

Alexander también examina el papel del gobierno japonés y de agencias como el Ministerio de Comercio Internacional e Industria (MITI) para el desarrollo de la industria. Se detallan los incentivos financieros otorgados a empresas dispuestas a adoptar nuevas técnicas que beneficiarían a otros múltiples sectores, como la inversión de Honda en la tecnología de fundición a presión, fuertemente subvencionada por el MITI.

"Japan's Motorcycle Wars" es una lectura esencial para entender la complejidad y desafíos de las marcas japonesas a lo largo de su historia. Su valor se sustenta sobre una combinación de una meticulosa investigación, el acceso a testimonios de primera mano y un crítico análisis. Una valiosa contribución al estudio de la industria del País del Sol Naciente. **M**

MOTORCYCLE GRAND PRIX

"Motorcycle Grand Prix - Insider Stories from World Championship Racing" se ha publicado recientemente y trae consigo una perspectiva fuera de lo común en el apasionante universo de MotoGP. El periodista Adam Wheeler, con más de veinte años de experiencia en el paddock del Mundial, nos guía a través de distintas historias que definen lo que es y representa el Campeonato del Mundo de la clase reina del motociclismo. A lo largo de 336 páginas, el libro presenta entrevistas exclusivas con distintos protagonistas actuales del campeonato, así como interesantes reflexiones sobre grandes campeones. Más allá de las carreras, Wheeler ahonda los entresijos de la competición, las estrategias de fabricantes y los equipos, y las decisiones técnicas que marcan la diferencia en la pista. La obra cuenta con un pliego central de 16 páginas de fotos en color y aparece como testimonio esencial para veteranos aficionados y nuevos seguidores que deseen comprender la intensidad y la pasión que envuelven a las carreras de MotoGP.



Título: Motorcycle Grand Prix - Insider Stories from World Championship Racing

Autor: Adam Wheeler

ISBN: 1789296773

Formato: Tapa dura, 336 págs., fotos color, inglés

Precio: 21'28 €

Disponible en: Amazon



Test THE BEST

EL FESTIVAL DE LAS BICIS ELÉCTRICAS

24-25 MAYO 2025
LOS MOLINOS (MADRID)

RESERVA YA
TU BICI* EN:
testthebest.es

*Hasta agotar
disponibilidad

***¡¡Ven a probar las mejores
e-bikes del mundo!!***

EQUIPAMIENTO



499

EUROS

HJC RPHA 60

El RPHA 60 es el nuevo casco trail/adventure de HJC. Su calota está fabricada con tecnología P.I.M. [Premium Integrated Matrix], una mezcla de resina epoxi y fibra, que ofrece una excelente resistencia a los impactos. Su diseño aerodinámico ha sido optimizado para reducir la resistencia al viento y mejorar la estabilidad a altas velocidades. La pantalla cuenta con predisposición para Pinlock, evitando la formación vaho, y el visor solar integrado protege de los rayos UV. El sistema de ventilación ACS [Advanced Channeling Ventilation System] permite una eficaz circulación del aire, expulsando el calor y la humedad del interior del casco. Los acolchados interiores, fabricados con tejido antibacteriano, proporcionan un confort superior. El cierre de doble hebilla asegura un ajuste preciso y seguro. Disponible en colores lisos (499 €) y las gráficas Dakar (579 €) y Quid (579 €).

LS2 Dragon

La marca LS2 presenta el Dragon, un casco integral premium para uso diario, rutas de fin de semana e incluso incursiones en circuito. Fabricado íntegramente en fibra de carbono 6K, pesa 1.450 gramos y cuenta con la homologación ECE 22.06, sistema de liberación de emergencia y correa reforzada.

Su avanzado sistema de ventilación incluye canales ajustables y entradas en la parte trasera, la frontal y la mentonera. La pantalla, preparada para Pinlock 120 MaxVision, es resistente a arañazos y rayos UV, tiene un sistema de cambio fácil y visor solar interior desplegable.

El interior, confortable y ergonómico, está confeccionado con tejido de plata X-Static, es extraíble y lavable. Disponible desde 479 euros, e incluye bolsa para el casco, pantalla oscura, Pinlock 120 MaxVision y pegatinas reflectantes.



479

EUROS



ASIENTO A JUEGO

Wunderlich presenta los asientos Aktiv komfort para la BMW R 1300 GS en acabados Trophy y Tramuntana, integrándose con la estética de la trail alemana en los acabados cromático del mismo nombre. Combinan confort, ergonomía y los colores específicos de cada modelo. Ofrecen diferentes alturas, calefacción opcional y la versión Queens Edition para el pasajero. Los precios son: asientos de conductor con calefacción (509 €), asientos de pasajero con calefacción (519 €), asientos de conducción sin calefacción (449 €), y asientos de pasajero sin calefacción (419 €).

MODA ALPINESTARS

Alpinestars presenta RSRV Resurgence, su cuarta colección cápsula que fusiona la cultura del motorsport con el arte y el diseño. La colección explora la resiliencia y transformación de los atletas, utilizando materiales reciclados de MotoGP, Supercross, Motocross y Fórmula 1. La clave es que si bien emplean ciertos materiales de las prendas técnicas y de protección para motoristas en verdad son artículos pensados para el uso diario como moda "casual" -para bolsillos pudientes...-.

La línea incluye seis piezas, con precios entre 285 € y 2.500 €, como la camiseta A1 SS Tee, la sudadera Braced Hoodie y la chaqueta Threadline Leather Jacket. Cada prenda ha sido cuidadosamente diseñada para simbolizar la fortaleza y la superación de lesiones, representando la unión entre rendimiento y estética.



HIGHSIDER VENTURA

Hightsider, marca alemana de accesorios para moto, ha presentado su nueva gama Ventura, una línea de artículos que destacan por su diseño moderno, minimalista y soluciones de alta calidad, además de cumplir con la normativa europea de seguridad. Entre sus productos estrella se encuentran los intermitentes Ventura-X LED, en precios desde 91,46 € los delanteros y 101,63 € los traseros. Destacan por un diseño discreto pero mejorando también la visibilidad para con el resto de usuarios de la vía y contando además con certificación E-Mark. También llaman la atención los retrovisores Ventura RS Evo (86,38 €), para montar en los extremos del manillar, que equilibran estética y funcionalidad; y los topos anticaída Ventura-LS (38,59 €), fabricados en aleación de aluminio y plásticos técnicos para una protección eficaz y fácil instalación.



RST

2025

C O L L E C T I O N

R A C E



V 4 . 1 S U I T

Y A D I S P O N I B L E

DESCÚBRELO EN [RST-MOTO.COM](https://rst-moto.com)

1993

HONDA NTV650

A FINALES DE LOS AÑOS 80 Y DURANTE GRAN PARTE DE LA DÉCADA DE LOS '90, HONDA TUVO EN SU CATÁLOGO UN MODELO DIFÍCIL DE CLASIFICAR. SE TRATABA DE UNA MOTO DESNUDA, EXQUISITA EN EL APARTADO TÉCNICO, PERO MUY SENCILLA EN CUANTO A DETALLES Y EQUIPAMIENTO.

TEXTO: VÍCTOR GANCEDO.

FOTOS: JAIME OLIVARES.

PROPIETARIO: MANUEL BALBUENA.

La NTV650 no era precisamente barata para su cilindrada, lo que hizo que en algunos países, como el Reino Unido, fuese catalogada como una "gentleman motorcycle". Otro dato curioso es que cuando llegó al mercado en 1988, lo hizo con la denominación NTV650 Revere y, cinco años más tarde y tras recibir una actualización, pasó a llamarse NTV650 "a secas". Sin embargo, popularmente siguió conociéndose como Revere hasta que dejó de fabricarse en 1997. La unidad de este Classic Club pertenece a la segunda versión de 1993 y, por tanto, es una NTV650. No se modificó demasiado con respecto a la primera, pero sí que recibió algunos retoques con el objetivo de reducir costes de producción. Junto a pequeños cambios menores, los semimanillares de aluminio fueron sustituidos por un manillar elevado realizado en tubo de acero y el motor, en vez de ir en aluminio visto y pulido, iba lacado en gris oscuro.

Transmisión por cardan

La NTV650 se trataba de una moto sencilla en cuanto a diseño, pero bien dotada en cuanto a tecnología. Estaba provista de un sofisticado motor de dos cilindros en V transversal a 52° tomado de la XRV650 Africa Twin, pero que, en lugar de cadena para la transmisión secundaria, contaba con un robusto y fiable cardan que discurría por el lado izquierdo. Esto permitía "olvidarse" de este apartado y gracias a ello fue elegida por muchos usuarios que la veían como una moto "limpia" que requería pocos cuidados.

El bicilíndrico de 647 cc incluía refrigeración líquida y culatas con un solo árbol de levas movido por cadena. En esta parte contaba con sutilezas como la doble bujía o las tres válvulas por cilindro, dos para la admisión y una para el escape. La caja de cambios se bastaba con 5 relaciones, la última con un desarrollo muy largo, que le permitía circular por carreteras rápidas de manera desahogada. De la alimentación se encargaban dos carburadores Keihin de 36,5 mm montados en el centro de la V y del escape un sistema de tipo "2 en 1" que terminaba en un silenciador muy

EL CARDAN Y EL BASCULANTE
MONOBRAZO DE ALUMINIO
DISTINGUÍAN ESTA MOTO





CADA CULATA CONTABA CON DOS BUJÍAS Y TRES VÁLVULAS CON UN SOLO ÁRBOL DE LEVAS



corto y bajo colocado en el lado derecho. Con todo esto, las cifras máximas declaradas eran de 57 CV a 7.500 rpm y 56 Nm a 6.500 rpm, y gracias a ellas, la velocidad máxima superaba los 180 km/h según mediciones de la época realizadas por MOTOCICLISMO. El bicilíndrico era un motor muy agradable, que funcionaba con mucha suavidad, y con una respuesta muy buena y sin traqueteos desde muy bajas revoluciones. Además, se ganó merecidamente una fama de irrompible y, la mejor prueba de ello es que hoy en día, más de 30 años después, no es difícil ver unidades de esta Honda circulando por nuestras calles y carreteras, muchas de ellas con más de 100.000 km en su haber.

El chasis era relativamente sencillo. En su día se decía que era una estructura en "U", pero en realidad se trataba de una doble viga perimetral realizada con dos tubos de chapa estampada de acero y sección octogonal. La estructura se completaba con dos tirantes que bajaban desde la pipa de dirección hasta los anclajes delanteros del propulsor, y con un robusto subchasis soldado y realizado mayormente con tubos de sección redonda. El basculante monobrazo fabricado en aluminio era otra de las exquisiteces de esta moto y en su día se comentó que, tras la VFR750R (RC30), fue la segunda moto fabricada por Honda que montó un basculante de este tipo, dejando la llanta trasera muy a la vista por el lado derecho. Además, esta solución era muy práctica y permitía desmontar la rueda trasera aflojando solo una tuerca que iba muy bien camuflada tras una tapa de plástico en el centro de la llanta.

Técnica

Motor: 4 T, 2 cil. en V a 52°. **Refr:** Líquida; **Distribución:** SOHC, 3 V por cilindro; **Diámetro x carrera:** 79,0 x 66,0 mm; **Cilindrada:** 647 cc; **Potencia máx. dec.:** 57 CV a 7.500 rpm; **Par máx. dec.:** 56 Nm a 6.500 rpm; **Alimentación:** 2 carburadores Keihin de 36,5 mm; **Cambio:** 5 relaciones; **Transmisión sec.:** Cardan; **Chasis:** 2 vigas de acero; **Basculante:** Monobrazo de aluminio; **Suspensión del.:** Horquilla telescópica; **Diámetro barras/Recorrido:** 41 mm / 130 mm; **Suspensión tras./Recorrido:** Monoamortiguador central / 120 mm; **Freno del.:** Disco de 316 mm. Pinza: 2 pistones; **Freno tras.:** Disco de 276 mm. Pinza de 1 pistón; **Rueda del.:** 110/80-17". Llanta 2,50"; **Rueda tras.:** 150/70-17". Llanta 4,50"; **Cap. depósito:** 19 litros; **Peso vacío/lleno:** 187/223 kg; **Dist. entre ejes:** 1.465 mm; **Altura asiento:** 780 mm.

En cuanto a suspensiones, delante contaba con una horquilla con barras de 41 mm de diámetro y un recorrido de 130 mm. Detrás montaba un monoamortiguador central anclado directamente sobre el basculante. Ambos estaban firmados por Showa y la única regulación permitida era la precarga del muelle del amortiguador.

En el apartado de frenos destacaba el gran disco delantero de 316 mm mordido por una pinza de dos pistones paralelos. El trasero tampoco era pequeño, con 276 mm de diámetro y una pinza de un solo pistón. En ambos ejes montaba llantas de aleación de 17", un diámetro que a finales de los años 80 comenzó a consolidarse como el ideal. Calzaban neumáticos sin cámara en medidas 110/80 y 150/70, considerables en su época para un modelo de media cilindrada.

La carrocería de la NTV650 era sumamente simple, con un frontal totalmente desnudo presidido por un faro redondo y un abombado depósito de gasolina de 19 litros. En la parte trasera contaba con un asa central para el pasajero pintada a juego con el color de la carrocería. En ambos laterales del subchasis incluía ganchos para pulpos con la idea de acarrear bultos o algo de equipaje sobre la zona del asiento destinada al pasajero.

La instrumentación de esta NTV 650 era otro de los apartados que se había simplificado y rediseñado ligeramente con respecto a la Revere de 1988. En ambos casos era totalmente analógica, pero en nuestra protagonista el velocímetro y el cuentarrevoluciones iban más juntos, y los testigos luminosos, en vez de ir entre medias de los dos, se recolocaron en la parte inferior. **M**

SALÓN CLASSIC MADRID

En el Pabellón de Cristal de la Casa de Campo, se celebró entre el 21 y el 23 de febrero la quinta edición de este salón, que durante el fin de semana recibió la visita de alrededor de 30.000 personas. Nada más llegar a la planta central, aparecían las primeras clásicas en venta, tales como una Bultaco Mercurio 155 por 2.500 €, una Bultaco Alpina 350 a la venta en 2.800 € o una Guzzi Cardellino por 2.000 €, entre otras numerosas monturas. Por otro lado, también había un nutrido grupo de especialistas en recambios y accesorios para motos de colección. Igualmente, la organización a cargo de Expo Motor Events tributó un homenaje al piloto y promotor de carreras José Carlos Lorente, quien preparó una exposición que incluían motos tan admiradas como una Triumph Rob North 750 de 1971, una Yamaha TZ-B de 1975 o una Matchless 650. Asimismo, en el Concurso de Restauración de Motocicletas se distribuyeron nueve monturas finalistas y cuatro premios según décadas, adjudicándose el trofeo de anteriores a 1950 la Villiers de 1948 que aparece en la imagen.



Por el interior del basculante mono-brazo discurría el eje del cardan. La instrumentación estaba formada por dos grandes relojes analógicos con funciones de velocímetro y cuentarrevoluciones. El asiento era amplio y mullido en ambas plazas, acompañado de un asa central para el pasajero.



BROS Y HAWK

A la vez que comenzó la comercialización de NTV650 Revere en 1988, en otros mercados como el japonés o el estadounidense, se puso a la venta un modelo de características similares que se denominó Bros en Japón y Hawk en Estados Unidos. Además, en el país asiático se comercializó en versiones de 400 y 650 cc, mientras que en el norteamericano solo se vendió la de mayor cilindrada. En todos los casos, poseía una carrocería más esbelta que le otorgaba un aspecto más ligero. Además, contaba con un chasis

de estructura semejante al de la Revere, pero fabricado en aluminio en lugar de acero. El subchasis, igualmente de aluminio, era desmontable al ir atornillado en vez de soldado. Otra diferencia importante que poseían estas motos, exóticas para nosotros, es que la transmisión secundaria era por cadena de eslabones y no por cardan, con la idea de que tacto general fuese algo más deportivo. Como la Revere, en vez de un manillar alto, montaban semimanillares anclados por encima de la pletina superior de la dirección.



AMELIA ISLAND

Del 6 al 9 de marzo, tuvo lugar en Amelia Island la 30ª edición de su Concurso de Elegancia. Ubicado en el estado norteamericano de Florida junto a la costa atlántica, el evento se celebró en las instalaciones del Golf Club de Amelia Island, donde se reunió un conjunto formado por doce motocicletas excepcionales. Curiosamente, todas ellas coincidían en que su marca tenía un apelativo similar al de recordados fabricantes de automóviles, tales como Ferrari, Iso, Opel, Maserati, Sunbeam o Triumph. Junto a estas líneas, una Opel Motoclub Supersport de 1929, monocilíndrica y con 496 cc de cubicaje.



MOTOFLASH

[OFF ROAD]



Triumph Enduro

Triumph ha dado a conocer sus nuevas motos de enduro, las TF 250-E y TF 450-E, que están disponibles en los concesionarios desde el mes de abril. Este proyecto se ha desarrollado con la colaboración de los multicampeones de enduro Iván Cervantes y Paul Edmondson, que se han implicado en el proyecto.

La TF 250-E (10.995 €) está equipada con un motor de 250 cc que genera 42,3 CV de potencia y 27,8 Nm de par, y con un peso de 114,2 kg. La TF 450-E (11.595 €) utiliza un motor monocilíndrico de 450 cc con entre-

ga de potencia lineal y par motor contundente a bajo y medio régimen, para un peso de 116,7 kg. Las características técnicas comunes incluyen un grupo térmico con mayor inercia que los motores de motocross, caja de seis velocidades y sistemas de inyección Dell'Orto de 44 mm. La electrónica, desarrollada con Athena, ofrece dos mapas de motor.

También cuenta con control de tracción, Launch Control, y asistente electrónico de cambio. El chasis de aluminio tiene una geometría específica para enduro, y viene acompañado de suspensiones Kayaba, frenos Brembo con discos Galfer y neumáticos Michelin.

El depósito es de 8,3 litros y la altura de asiento, de 955 mm.

Inf.: triumphmotorcycles.es.



MXGP DE GALICIA

El Gran Premio de España de MXGP llegará a Galicia los días 10 y 11 de mayo, cuando se espera tener un fin de semana tan agradable y festivo como el vivido el año pasado. La pista de Lugo es considerada como una de las más bonitas y espectaculares del circo mundial. El atractivo entorno natural y el propio diseño del circuito, permitirá

a los aficionados sentirse rodeados de motos de cross que vuelan a un lado y a otro sin tiempo para aburrirse. Sin olvidar, el aliciente de poder animar a los pilotos españoles como Rubén Fernández, David Braceras, Oriol Oliver, Daniela Guillén y demás jóvenes canteranos. Información y entradas: www.mxgpspain.com.

YAMAHA YZ 85



La YZ 85 es un modelo icónico dentro de la gama de motocross de Yamaha, cuya aparición se remonta a los años ochenta, prácticamente a la par que los modelos de competición para adultos.

Es una moto destinada a jóvenes de entre 11 y 15 años, válida tanto para chavales que se inician en el off road como también para los que ya dominan la especialidad y se adentran en la competición. Se trata de un modelo de reciente actualización, pues en 2021 adoptó diversas revisiones en el motor y el chasis, si bien la versión 2025 solo recibe nuevos adhesivos.

Está impulsada por una mecánica de dos tiempos a carburación que destaca por una respuesta potente pero fácil de aprovechar en comparación con otras 85 de cross. Su precio se sitúa en 5.599 €.

Inf.: yamaha-motor.eu.



MOTOCARD EPIC RAID

El Motocard Epic Raid by Motul, un raid de aventura no competitivo de cinco etapas y más de 1.500 km a través de Marruecos, ha sido presentada en Barcelona.

El evento, diseñado para todo tipo de participantes, combina la navegación, el compañerismo y la pasión por las motos, buscando ofrecer una experiencia única e inolvidable.

Impulsada por Motocard, Motul y Leatt, el Motocard Epic Raid se centra en el espíritu aventurero, ofreciendo una experiencia cuidada al detalle.

Los organizadores buscan crear vivencias reales y acercar el mundo del motor y la aventura a un público más amplio. Figuras destacadas del sector han mostrado su apoyo a esta iniciativa.

Inf.: motocardepicraid.com.

HIGHSIDER™
GERMAN DESIGN & ENGINEERING

VENTURA PRODUCT SERIES



Descúbrelo en **myBihr.com**

#HIGHSIDERYOURBIKE

EQUIPAMIENTO

[OFF ROAD]



Fly Racing presenta su completa colección 2025, pensada para todos los amantes del off-road, desde principiantes hasta pilotos de élite como los del equipo Red Bull KTM Factory Racing. La marca, con más de 25 años de experiencia, ofrece cascos, gafas, trajes, guantes y botas que destacan por su diseño, rendimiento y comodidad.

Entre las novedades de la colección 2025 destacan los cascos Formula S y Formula CC, con homologación ECE 22.06 y precios desde 849,95 € y 499,95 €, respectivamente. No hay que olvidarse del extenso catálogo de gafas Fly Racing para conjuntar con sus

FLY RACING

cascos, en una horquilla de precios que va de los 32,95 a los 59,95 €.

La marca americana también ofrece una completa colección de conjuntos adaptados a diferentes usos. En la cúspide de la gama se encuentra el traje Evolution DST. Compuesto de camiseta y pantalón, su tecnología Durable Stretch Technology (DST) ofrece el perfecto equilibrio entre protección, ventilación y comodidad. La gama de trajes de FLY Racing oscila entre los 29,95 € y 69,95 € para las camisetas y entre los 99,95 € y los 219,95 € para los pantalones.

Inf.: mybihr.com.



RETO GALFER

Galfer lanza el reto "Brake Like a Pro" para que motoristas y ciclistas superen sus records personales en pista o segmentos cronometrados. Para participar, hay que equipar la moto o bici con frenos Galfer, grabar un vídeo del nuevo récord y subirlo a Instagram o TikTok con el hashtag #BrakelikeaPRO, mencionando a @galfermoto o @galferbike. Finalizado el plazo de participación (del 10 de abril al 30 de junio), se sortearán dos pases de paddock para un MotoGP europeo (con alojamiento) y dos kits de frenos Galfer.

Inf.: galfer.es.

CADENAS PREMIUM

EK Chain, la icónica marca japonesa de cadenas fundada en 1941, es un referente en el sector gracias a su innovación tecnológica, precisión de fabricación y durabilidad. En 1974, revolucionaron el mercado al introducir la cadena con junta tórica sellada, que alargaba notablemente su vida útil. EK Chain es un proveedor oficial de las motos de producción de los fabricantes japoneses y tiene una presencia destacada en competiciones de velocidad y motocross. Su diseño de eslabones Quadra-X Ring reduce la fricción en un 40 % y, gracias a ello, también aumenta la durabilidad de la cadena en un 50 %. Para facilitar el acceso a estas cadenas premium, Bihr se ha convertido en distribuidor oficial de EK Chain en Europa.

Inf.: mybihr.com.



ACERBIS HIMALAYAN

La marca italiana Acerbis ha desarrollado una interesante gama de artículos para la nueva Himalayan 450, capaces de enfatizar el carácter más aventurero y campero de la novedosa trail de Royal Enfield.

Entre la oferta de accesorios "universales", que ya existían en el catálogo de Acerbis y que se pueden instalar sin problemas en la Himalayan, encontramos elementos como protectores de manillar, protectores de horquilla, retrovisores plegables y contrapesos de manillar. Pero también destacan otros artículos específicos como el guíacadena plástico, los protectores de las tapas de encendido y embrague del motor o el cubrecarter. Incluso, proponen un depósito de gasolina [429 €] de 23 litros y disponible en varios colores.

Inf.: acerbis.com.



298

EUROS

Hebo Enduro Race Forged Carbon

La gama de cascos de Hebo para usuarios de motos de enduro tiene su modelo más ligero en el Race Forged Carbon, con calota realizada en fibra de carbono, lo que permite reducir su peso neto a menos de 1,2 kg [peso verificado con un modelo de la talla M].

Los hay en dos medidas de calota y EPS, tiene la visera fabricada en PA66, poliamida resistente a los impactos, siendo regulable y desmontable en segundos y sin uso de herramientas, aflojando los tornillos de fijación.

El material textil del espumado interior tiene tratamiento antiolores Silver Plus y otro de secado rápido Dry-Lex. Unos interiores, que son desmontables para su lavado, tanto la parte central como las carrilleras.

Destaca por su excelente ventilación con sus dos tomas de aireación frontales, dos laterales y dos traseras de extracción.

Además, las dos entradas de aire en la parte superior del cráneo disponen de sistema de cierre mediante una tapa plástica que se quita/pone sin herramientas, al estilo de sus cascos de trial. Incorpora tornillos de acero inoxidable

y está homologado por la norma europea ECE 22-06. Se trata de un modelo que ofrece una óptima relación precio/prestaciones. Se siente muy ligero, aunque la morfología de la calota aprieta algo en las sienes -puede que con horas de uso ceda algo al almohadilla-. Cuesta un poco quitarse y ponerse el casco pues el orificio para la cabeza queda bastante justo, sobre todo si tienes orejas "grandes". La posición de la mentonera se ubica bastante próxima a la cara. Sin duda alguna lo mejor está en que, una vez puesto, no aprecias que sea un casco molesto y ofrece comodidad de movimientos. Me gusta la visibilidad que deja en su campo de visión, resultando esto muy útil cuando hacemos enduro y queremos ver en mirada corta por dónde nos movemos. Como dice el nombre de la marca es "bueno", "es bo". Disponible solo en acabado carbono.

Inf.: www.hebo.com.





SHERCO STF 250 FACTORY

PUNTO MEDIO

EL PUNTO MEDIO QUE APORTA EL MOTOR 250 EN SU RESPUESTA OFRECE UNA CONDUCCIÓN MÁS EFECTIVA PARA EL PILOTO DE TRIAL TERRENAL. LA VERSIÓN 2025 TIENE UN TOQUE EXTRA DE DINAMISMO EN EL MOTOR Y EN LA PARTE CICLO. NO HACE MILAGROS ESTA 250 PERO LO INTENTA EN SU JUSTA MEDIDA.

TEXTO: SANTI AYALA. FOTOS: ALEX CUBINO.

La mecánica Sherco 250 tiene carácter pero sin salirse del tiesto. No es de esos motores en los que el poderío se demuestra a base de mostrar malas maneras o de lanzar arreones a la demanda de gas. Con este “dos y medio” no falta de nada pero tampoco es éste de esos motores que digas “me he pasado y me supera”. Al revés, su carácter lo convierte en muy universal y en esta prueba nos hemos vuelto a convencer de que este motor merece más gente que confíe en él.

MÁS FÁCIL

Si ya de por sí una 250 resulta más llevadera en su conducción que una 300, esto se ha acentuado con los modelos 2025 de Sherco. No llegan grandes novedades a estas motos pero sí cambios sutiles que garantizan una necesaria fiabilidad, en entredicho en las series iniciales del motor de inyección, y que hacen más sencillo el pilotarlas.

El motor 250 responde mejor con el renovado codo de escape, más largo, que proporciona una reducción del freno motor. Se ha reprogramado la cartografía de la inyección, para suavizar el comportamiento del motor, implementar la inercia de la moto y acentuar la diferencia entre los dos mapas disponibles, Hard y Soft, proporcionando aún más suavidad en el mapa Soft. Se monta un inserto de plástico en el pistón, con reducción del volumen para descomprimir el cárter y proporcionar más inercia, a la vez que suavizar el carácter del motor, con más progresividad y linealidad, a lo que ayuda la nueva caja de láminas. Hay otras modificaciones orientadas a ganar solidez como la monta de un nuevo latiguillo de desbordamiento para optimizar la evacuación del agua. O el sellado de la tapa de encendido que mejora su estanqueidad. El chasis, con su tirante lateral de aluminio, juega un papel principal en el compor-

tamiento de la ST, reactiva pero fácil de conducir, con iniciativa pero precavida. Transmite mucha seguridad en sus movimientos y fija bien las trazadas, siendo por ello una opción de gran alcance para el trial actual en el que ya no manda tanto la agilidad para realizar movimientos rápidos. Eso no significa que en el trial “terrenal” la

LA RESPUESTA DEL MOTOR 250 PERMITE HACER TRIAL MUY CONTROLADO Y CON MUCHA PROGRESIVIDAD

Aunque Sherco se asocia a una estética sobria, ha ido cambiando para optar por asociar deportividad con presencia impactante. Esta versión 2025 la ST entra por los ojos.



El chasis, con su tirante lateral de aluminio, ya tiene demostrada su solvencia. La "250" pesa llena 69,6 kg, verificados en nuestra báscula, apenas unos gramos de menos de diferencia que el modelo 300.

El tren delantero trabaja de forma óptima con la horquilla Tech. Sigue teniendo detalles prácticos como algunos radios de las ruedas en color flúor para localizar mejor la válvula de inflado de la rueda.

Gran paso adelante en cuanto a la fiabilidad de los motores el que ha dado Sherco en su nueva gama de trial 2025.



El propulsor 250 responde mejor con el renovado codo de escape, más largo, que proporciona una reducción del freno motor. Fácil acceso a la caja del filtro para cambiar la espuma cómodamente.

manejabilidad no importe ni el bajo peso pero sí que prima más el aplomo y la nobleza. La "250" pesa llena 69,6 kg, verificados en nuestra báscula, apenas gramos de diferencia que el modelo 300, diferencia que sólo los pilotos más finos y de mayor nivel percibirán en la conducción. En la Sherco el cuerpo queda posicionado algo atrás pero aun así se siente aplomada, con ganas de hacer cosas. La sentimos dominable porque el tronco, los brazos y las piernas forman buena triangulación, aunque quizás los más grandes pueden añorar algo más de espacio. Es un bastidor de mucha confianza que aúna estabilidad con manejabilidad. La parte ciclo se asienta sobre una suspensión que reporta confianza y crea empatía, conecta piloto con moto. De serie tiene una reacción aplomada, no muy rápida al extenderse ni tampoco excesivamente pesante al comprimir. No es alocada pero esa pizca de locura se puede echar en

Técnica

Precio: 9.020 €; **Motor:** 2T, 1 cil., refrigeración líquida; **Diámetro x carrera:** 72,8 x 60 mm; **Cilindrada:** 249 cc; **Compresión:** 12,5:1; **Transmisión sec.:** Cadena; **Cambio:** 5 relaciones; **Chasis:** Perimetral en acero; **Suspensión del.:** Horquilla convencional Tech de 39 mm y 165 mm de recorrido.; **Suspensión tras.:** Amortiguador Reiger con 175 mm de recorrido. **Freno del./tras.:** Un disco Galfer de 185 mm. Pinza Braktec de dos pistones / Un disco Galfer de 145 mm. Pinza Braktec de un pistón; **Ruedas:** 2,75X21"/4,00X18"; **Capacidad depósito:** 2,2 litros; **Distancia ejes:** 1.315 mm; **Altura suelo:** 320 mm; **Peso:** 69,5 kg.

falta ante escalones complicados o zonas de ritmo cambiante en la que hay que ir colocando la moto sobre la marcha. Además, tanto la horquilla Tech como el amortiguador Reiger admiten reglajes. Soberbio el motor 250 de esplendorosa respuesta, pleno de recursos. Combinando contundencia en la respuesta junto a poder de control, una opción de talante global, en la que la inyección, ya muy bien puesta a punto, aporta un toque chisposo de gas, más directo y vivo, que nos deja actuar con decisión. Además, la tracción global es buena completando su destacada efectividad. El embrague parece haber corregido su tendencia a arrastrar algo y hacer efecto metrallera. Responde estable en sus reacciones y aporta su grano a tener controlada las reacciones del motor. Me sigue pareciendo que es directo y que un poco más de tranquilidad al soltar la maneta, vendría bien. **M**

DUCATI DESMO450 MX

INMINENTE

LA ESPERADA DESMOMX 450 LLEGARÁ AL MERCADO EN EL PRÓXIMO MES DE JUNIO. SERÁ LA PRIMERA MOTO DE CROSS DE DUCATI DE NUEVA GENERACIÓN Y DESTACA POR SU AVANZADA CONFIGURACIÓN.

TEXTO: MARCOS ABELENDA. FOTOS: DUCATI.

Apenas dos años después de que Ducati sorprendiera a propios y extraños con sus intenciones de adentrarse en el segmento de la moto de campo, ya casi está a punto de ver la luz su primer modelo de motocross, un momento que la propia compañía de Borgo Panigale considera un hito dentro de su historia.

La marca italiana ha visto en el universo de la moto off road un componente pasional y también competitivo que encaja a la perfección con su filosofía, por lo que pronto afrontaron el reto que fue iniciado con la Desmo450 MX. Una moto, que ha sido desarrollada y probada durante los últimos dos años en competición, tanto en el campeonato italiano como, el año pasado, en varias pruebas del Campeonato del Mundo de MXGP.

RENDIMIENTO UNIVERSAL

El corazón de la Desmo450 MX es el motor monocilíndrico de 449,6 cc, bajo unas cotas de 96 mm (diámetro) y 62,1 mm (carretera) que se pueden considerar comunes en este segmento. Las válvulas de admisión

tienen un diámetro de 40 mm, mientras que las de escape son de 33 mm, estando fabricadas las primeras en titanio y las segundas en acero. Eso sí, ambas alojan en su interior sodio para conseguir una mejor estabilidad térmica y, en consecuencia, mayor fiabilidad.

La moto italiana también apuesta por otras soluciones que se pueden considerar comunes en el segmento, como el sistema de inyección Mikuni con cuerpo de 44 mm e inyector Keihin, el eje de equilibrado, los radiadores con forma romboide, el filtro de aire Twin Air con acceso sin herramientas, el colector de escape con cámara de expansión, el embrague con muelle de diafragma y accionamiento hidráulico...

DESMODRÓMICA

Cómo no, la distribución Desmodrómica es el gran punto de distinción de la Ducati de motocross, una característica única en el panorama off-road especializado. La ventaja de este sistema es que amplía las posibilidades para diseñar un diagrama de distribución sin tantos compromisos como un sistema tradicional por muelles, por lo

EL SISTEMA DESMODRÓMICO FACILITA UN **DIAGRAMA DE DISTRIBUCIÓN MÁS COMPLETO**



La suspensión delantera recurre a una horquilla Showa con barras de 49 mm de diámetro y sistema hidráulico de doble cartucho con presurización por muelle. Es regulable en compresión y extensión.

Ducati apuesta por llantas Takasago Excel y neumáticos Pirelli Scorpion MX32. Los frenos recurren a material hidráulico Brembo y discos Galfer, en medidas de 260 mm (delante) y 240 mm (detrás).

Los plásticos que cubren el depósito de gasolina muestran un singular diseño, simulando una especie de "branquias", se asemejan a otras Ducati de carretera como la Multistrada.

En Borgo Panigale se han decantado por un chasis de doble viga en aluminio, con la división de la cuna muy elevada para facilitar la salida rectilínea del escape.

La DesmoMX llega con soluciones ya habituales en las motos de cross actuales, como el acceso rápido al filtro de aire, sin tener que usar herramientas.

que se puede establecer un esquema que funcione muy bien en bajos y medios -lo más beneficioso en una moto de cross-, pero que no reste capacidad arriba.

Así, Ducati declara una potencia máxima de 63,5 CV a 9.400 revoluciones y un régimen máximo de 11.900 rpm; unas cifras brillantes pero que no están muy alejadas de algunas 450 actuales de la competencia como la Triumph y la KTM. Lo que sí resulta excepcional es la cifra de par máximo, con 53,5 Nm declarados a 7.500 rpm, notablemente por encima de sus rivales. Además, Ducati expone que la DesmoMX 450 ofrece el 70 % del par motor a tan solo 4.200 vueltas.

Otro aspecto destacado es la avanzada electrónica de su nueva moto de cross, empezando por un sistema de control de tracción con cuatro niveles de intervención y que es capaz de interpretar con gran precisión el deslizamiento de la rueda

Técnica

Precio: 12.990 €; **Motor:** 4T, 1 cil., refrigeración líquida; **Diámetro x carrera:** 96 x 62,1 mm; **Cilindrada:** 449,6 cc; **Compresión:** 13,5:1; **Potencia máx. dec.:** 46,7 kW [63,5 CV] a 9.400 rpm; **Transmisión sec.:** Engranajes; **Cambio:** 5 relaciones; **Chasis:** Doble viga de aluminio; **Geometría:** 27,3° / 118 mm; **Suspensión del/tras.:** Horquilla invertida Showa de 49 mm/Monoamortiguador Showa; **Freno del./tras.:** Un disco de 260 mm. / Disco de 240 mm. Pinzas y bombas Brembo; **Ruedas:** 80/100-21" / 110/90-19"; **Capacidad depósito:** 7,2 litros; **Distancia entre ejes:** 1.494 mm; **Altura asiento:** 970 mm; **Peso [sin gasolina]:** 104,8 kg

trasera, incluso sin recurrir a sensores de velocidad en las ruedas como ocurre en las motos de carretera.

La firma señala una intervención del sistema muy precisa, rápida y efectiva al disminuir la potencia y discriminar situaciones en que dicha reducción no es necesaria, como al acelerar en mitad de un salto -maniobra habitual en motocross para controlar la rotación de la moto en el aire-.

Por otro lado, la DesmoMX 450 viene de serie con "launch control" para las salidas con tres niveles de intervención, asistente de cambio "quick shifter", freno motor ajustable y varios modos de motor. En concreto, esta moto ofrece dos Riding Modes o mapas de motor, pero además se puede escoger entre dos niveles de sensibilidad del acelerador. A mayores, de forma accesoria, se puede adquirir un módulo WiFi para poder personalizar la



respuesta del motor mediante la aplicación para móviles X-Link.

CHASIS

Para el esqueleto de su nueva criatura, Ducati ha apostado por un chasis de doble viga en aluminio, bajo una estructura en la que se ha procurado el menor número de soldaduras para un óptimo compromiso entre rigidez y ligereza. Así, el bastidor de la DesmoMX 450 está compuesto por once piezas fabricadas por distintos procesos como fundición en molde, forjado y extrusión. El bastidor en sí pesa solo 8,96 kilos, mientras que el conjunto de la moto se sitúa en 104,8 kilos en vacío (sin gasolina).

Para las suspensiones, tras barajar diversas opciones, Ducati se ha decantado finalmente por material de la marca Showa, mediante una horquilla invertida con barras de 49 mm, sistema hidráulico de cartucho cerrado, con 310 mm de recorrido

DUCATI PRESUME DE UN CONTROL DE TRACCIÓN MUY EFECTIVO Y CON TRES NIVELES

y tratamiento a base de Kashima en barras y botellas. Detrás, encontramos un amortiguador Showa con vástago de 16 mm y 301 mm de recorrido.

La marca de Borgo Panigale también ha recurrido a las marcas más prestigiosas para el equipo de frenos, con bombas y pinzas Brembo acompañadas de discos Galfer en medidas de 260 (delante) y 240

mm (detrás). Otros elementos destacados los encontramos en las llantas Takasago Excel con radios Alpina, los neumáticos Pirelli Scorpion MX32 o la cadena de transmisión DID.

En cuanto a la carrocería, el departamento Centro Stile Ducati ha priorizado la ergonomía y la libertad de movimientos durante la conducción, pero tratando de mantener el estilo propio de las motos italianas como se aprecia en el diseño de los guardabarros, con cierta semejanza a las Panigale V4 de carretera.

La moto, que ya está disponible para reservar en concesionarios seleccionados, llegará a Europa a partir de junio de 2025 y posteriormente a Estados Unidos y al resto del mundo. En España su precio de venta es de 12.990 euros. Cómo no, no faltará una oferta de accesorios originales como escape Akrapovic, frenos Brembo Factory y artículos de equipamiento corporativos. **M**



EL MUNDIAL A TRES BANDAS

MOTOGP DE DOS VELOCIDADES

EN LAS PRIMERAS CINCO CARRERAS DE LA TEMPORADA 2025 LOS PILOTOS DE DUCATI SUMAN TODAS LAS POLES, TODAS LAS VICTORIAS AL SPRINT, TODAS LAS VICTORIAS EN GG.PP Y TODAS LAS VUELTAS RÁPIDAS. Y LA TENDENCIA NO TIENE VISOS DE CAMBIAR EN UN CAMPEONATO DIVIDIDO EN DOS CATEGORÍAS, LAS DESMOSEDICIGP Y EL RESTO DE LOS FABRICANTES.

CHECHU LÁZARO / FOTOS: GOLD&GOOSE.

Tras la victoria de Álex Márquez en el Gran Premio de España, Ducati sumó su victoria consecutiva número 22, igualando la mayor racha de una fábrica jamás vista en la categoría reina en siete décadas del Campeonato del Mundo de Motociclismo. Honda alcanzó esa cifra a finales de los años 90, cuando la compañía del ala dorada era la auténtica dominadora de la cilindrada de 500 cc. Había ganado las 15 citas de la temporada 1997 y las 7 primeras de 1998, hasta que llegó la victoria del que hoy es presidente del Panel de Comisarios de MotoGP de la FIM, Simon Crafar, con la Yamaha YZR500 en Donington Park. Entonces Mick Doohan acaparó la mayoría de las victorias (15), por delante de Álex Crivillé (4), mientras que solo 1 sumaban Max Biaggi, Tadayuki Okada y Carlos Checa. Nombres que inevitablemente nos trasladan a una era con aroma a 2 tiempos.

En la actualidad, la racha vigente de Ducati en MotoGP arrancó precisamente en Jerez 2024 (Viñales había ganado con la Aprilia en Texas) y se extiende hasta esta fecha. 22 victorias repartidas entre: Pecco Bagnaia (11), Marc Márquez (6), Jorge Martín (2), Enea Bastianini (2) y la lograda en Jerez por Álex Márquez. Una sucesión de triunfos que no tiene visos de detenerse aquí y que será muy difícil que no la superen en las siguientes citas del calendario, vista la superioridad de las Ducati frente a su competencia. En la teórica era de la

igualdad mecánica y la democratización de MotoGP, con un reglamento uniformado en muchos parámetros, parecía impensable imaginar que una marca pudiera tiranizar así la clase reina del motociclismo. Sin embargo, ha pasado y, a día de hoy, es como si hubiera un campeonato a dos velocidades, en una está Ducati y en otra el resto de los fabricantes.

Se da la circunstancia de que, en teoría, Ducati está compitiendo con la versión de su DesmosediciGP 2024, aunque a veces los pilotos oficiales la llaman 2024.5, porque suma alguna evolución y mejora, pero el motor es el que desarrollaron el año pasado y la moto en su conjunto es muy parecida. Lo que nos haría pensar, si lo trasladamos al parámetro del tiempo, que la Ducati saca varios años de ventaja a sus competidoras. Un panorama poco alentador, todo sea dicho. Ni siquiera el hecho de que esta temporada haya perdido dos motos en la parrilla, con el movimiento del equipo Pramac Racing hacia Yamaha, le ha hecho perder un ápice de superioridad. Más bien todo lo contrario. Con todos sus pilotos compitiendo con la todopoderosa versión 2024, quizás la mejor MotoGP de todos los tiempos, el Mundial se ha separado en dos divisiones, la primera en la que está Ducati, obviamente, y luego en la que compete el resto.

Los números hablan por sí solos. En las primeras cinco carreras de la temporada 2025 los pilotos de Ducati suman cuatro



de cinco poles, todas las victorias al sprint, todas las victorias en GG.PP y todas las vueltas rápidas. Solo existe un lunar azul en un campeonato teñido de rojo, el podio de Quartararo en la carrera del domingo de Jerez. La primera moto no Ducati que logró subir al cajón esta temporada; después del 'podium interruptus' de Maverick Viñales con la KTM en Qatar, puesto que el español sería sancionado después de acabar segundo en la cita de Lusail por incumplir el reglamento de presiones mínimas en MotoGP.

Que este el título lo va a ganar una Ducati está fuera de toda duda, echando un vistazo a la clasificación general, los cinco primeros llevan motos italianas y solo el debutante Fermín Aldeguer está algo más retrasado, aunque el murciano ya se ha dejado ver por delante en varias circunstancias y solo los errores naturales de un 'rookie' le han impedido estar más arriba en la tabla. Aunque con la progresión que lleva, no sería descabellado pensar que se metiera también en ese top 6. Y la clasificación de Constructores, Ducati suma el pleno de puntos con los

185 en juego disputados y aventaja en 123 a la segunda marca, Yamaha.

Mientras que entre las otras cuatro fábricas solo hay 9 puntos de diferencia. En ese MotoGP de dos velocidades, contrasta ver a las Ducati cada vez más lejos, mientras que las otras fábricas están muy igualadas y ahora mismo es muy difícil encontrar esa teórica segunda marca.

La gran virtud de la Ducati, dentro de todas las que tiene, es que es una moto que casa con todos los estilos y circuitos. Ya no existe el concepto que había de circuitos Honda o circuitos Yamaha, porque todos los circuitos son Ducati. Le va bien a todo tipo de pilotos, ya sean frenadores puros o más finos en paso por curva, con experiencia en varias marcas o recién llegados. Y en este 2025 Ducati ya ha conseguido un sprint perfecto, situando a sus seis pilotos en las seis primeras posiciones en Jerez. Y por detrás, una KTM, una Aprilia y una Honda completaron la zona de puntos. Lo dicho, la democratización parece estar solo en la que ahora es la segunda división, porque en el MotoGP actual hay un muro

que se llama Ducati y que es imposible de superar.

MUNDIAL DE TRES

Viendo como ha empezado el campeonato, es imposible no recuperar un concepto acuñado en los últimos tiempos y que a veces se ha utilizado de modo peyorativo: la 'Copa Ducati', como si hacer las cosas bien tuviera menos mérito. Lo cierto es que el Mundial de MotoGP es un monopolio de las DesmosediciGP, algo que por otra parte era previsible al inicio del campeonato. Eso sí, lo esperado era un duelo a dos, un mano a mano entre los pilotos del box oficial Ducati Lenovo. Una batalla entre los únicos pluricampeones de la clase reina en la actual parrilla. Un Márquez-Bagnaia, a la que desde ya hay que añadir un tercer apellido, aunque suene redundante: Márquez-Bagnaia-Márquez, porque el pequeño de la saga se ha ganado por derecho propio estar en la terna de favoritos al título.

Su exhibición en la carrera de Jerez, donde logró su primera victoria en un Gran Premio en MotoGP (ya había triunfado un



Llegó el día de Alex Márquez [73] en MotoGP. Bagnaia no pudo con él, ni con Quartararo. Marc Márquez sigue intratable en las Sprint. Ai Ogura [79] es la punta de lanza de Aprilia.



sprint de la clase reina) no era más que la confirmación del salto cualitativo que ha dado el de Cervera. Además, lo logró en el escenario más deseado para cualquier piloto español, el circuito de Jerez-Ángel Nieto, como refrendaría él propio piloto después: "Ha sido impresionante. Es el mejor regalo de cumpleaños que podía tener (N. de R. cumplió 29 años el pasado 23 de abril). Llegar a Nieto y Peluqui ha sido una locura y me hubiera quedado diez minutos más allí, pero no se podía. Es algo que es indescriptible. Ahora, en este momento, no te puedo decir qué he sentido en ese momento porque aún estoy como aterrizando. Ganar tu primera carrera de MotoGP en Jerez es el sueño cumplido de todo piloto español".

La victoria de Álex Márquez en MotoGP cayó por su propio peso. Era cuestión de tiempo que ganara una carrera después de haber dado al palo hasta en ocho ocasiones (cinco en sprint y tres en carrera) solo en 2025. Ese apodo de 'Míster Segundo' se ha quedado obsoleto después de haber subido al escalón más alto de un podio, ni siquiera tenía mucho sentido responder a esas

voces críticas que todavía dicen que está en MotoGP por ser el 'hermano de'. "No tengo nada que decir a los que decían eso. Al final la mejor manera de hablar es la pista y creo que es lo que estoy haciendo. En eso estoy muy tranquilo conmigo mismo", respondía con elegancia cuando le planteaban esa misma pregunta en rueda de prensa.

También comparaba el valor de ese triunfo en la categoría reina con los dos títulos logrados en Moto3 y Moto2: "Es diferente. Un título es una felicidad enorme porque es la de un año entero y una victoria la de un día. No hace que el objetivo del año se haya cumplido. Es un granito

DUCATI DISFRUTA DE UNA SUPERIORIDAD DIFÍCIL DE PARAR

de arena más para el objetivo que quieres cumplir al final de temporada. Hay que estar muy felices y estoy súper contento, pero el hambre del piloto es mejorar y la cabeza te empieza a hacer pensar en qué hay que mejorar mañana. La felicidad es absoluta, pero tenemos un campeonato por delante y sólo llevamos cinco carreras. Podríamos conformarnos y bajar un puntito el nivel, pero no es lo suyo, lo suyo es seguir apretando. Vivo consciente de nuestras opciones y no hay que cambiar la mentalidad porque haya llegado una victoria sino seguir sacando el máximo posible siempre". No hace falta leer entre líneas para ver que el objetivo del pequeño de la saga Márquez no es otro que el título.

Puede que no esté en el equipo oficial y que conforme avance la temporada la desventaja técnica con respecto a los pilotos de rojo aumente. Álex sabe que su moto no va a tener evolución de aquí a final de año mientras en la estructura de fábrica busca siempre un paso más. Así lo pudo comprobar en el test de Jerez, celebrado el lunes post GP. Pero desde el principio supo que



iba a contar con estas armas y el bicampeón del mundo está sabiendo explotarlas como nadie. Después de cinco carreras, Álex Márquez lidera el campeonato con 1 punto de ventaja sobre su hermano Marc y con 20 sobre Pecco Bagnaia. El de Gresini puede hacer saltar la banca en este 2025 porque, como se suele decir en los deportes del motor, ganar te desbloquea y él ya sabe lo que es hacerlo en la máxima categoría de las dos ruedas.

MÁRQUEZ CONTRA MÁRQUEZ

Igual que nadie en su sano juicio pondría en duda el talento de Álex Márquez, tampoco hay mucha discusión a la hora de ver que su hermano Marc está ahora un punto por encima, no solo de él, sino del resto de la parrilla de MotoGP. Volvemos a los números: El octocampeón del mundo suma en 2025 la friolera de 4 poles, 5 sprint y 3 GG.PP. Eso sí, con el lunar oscurísimo de las dos caídas en carreras de domingo en Austin y Jerez, donde se le escaparon

sendas victorias casi seguras. Es por eso por lo que muchos consideramos que el único rival de Marc Márquez es el propio Marc Márquez, y los más osados incluso se atreven a decir que el de Cervera ganará todas las carreras salvo las que se caiga... el tiempo dará y quitará razones. Lo cierto es que Marc está a un nivel que hacía tiempo que no disfrutábamos, pero también que comete errores, y en lo que llevamos de temporada, de bulto. "Hay cosas que no pueden pasar si quiero luchar

**DUCATI ESTÁ
LEJOS, PERO LAS
OTRAS FÁBRICAS
ESTÁN IGUALDAS**

por este campeonato", comentaba después de irse al suelo en la carrera de Jerez. Una caída que no se saldó con un cero porque volvió a subirse en su moto y remontó hasta la duodécima posición. "Es algo que ahora me cuesta entender, quizás no he tenido en cuenta que llevaba todo el fin de semana rodando, solo, solo, solo y esta vez iba detrás de dos pilotos y lógicamente la aerodinámica en esas condiciones cambia y en la curva ocho, que hacía muy rápido todo el fin de semana, quizás ha sido un error grave, más que nada porque este año estoy intentando estar muy calmado, ES EL AÑO QUE MENOS ME ESTOY CAYENDO, PERO LLEVO DOS ERRORES LOS DOMINGOS QUE COMO digo si quiero luchar por el campeonato y quiero ser competitivo, no los puedo cometer". ¿Exceso de confianza, falta de concentración o simplemente errores? Tanto en Austin como en Jerez, el único rival de Marc Márquez era Marc Márquez, y perdió la batalla consigo mismo. Pero no la guerra.

España se pone a 200

Con la victoria de Àlex Márquez en Jerez, el motociclismo español ha alcanzado las 200 victorias en la categoría reina del Campeonato del Mundo. Ganar en la "clase reina" del motociclismo fue la última frontera que le quedaba por superar al deporte español, y el primero en conseguirlo fue Alex Crivillé, con aquel inolvidable triunfo conseguido en Assen, en 1992. Desde entonces, los éxitos de nuestros pilotos, en especial en la etapa iniciada en 2002 con MotoGP, han sido numerosos y han alcanzado a un total de once pilotos, frente a los únicos cuatro que consiguieron ganar un GP en 500. En la etapa de 500 fue largo y muy laborioso llegar a cosechar tanto éxitos, y sólo se obtuvo la máxima recompensa una vez, con Alex Crivillé, en aquella inolvidable temporada de 1999, cuando inició una buena racha de victorias en el circuito gaditano. Precisamente Jerez ha sido un escenario habitual de éxitos locales, iniciados hace ahora treinta años por Alberto Puig, con aquella inolvidable y única victoria del ahora director deportivo de Honda en MotoGP.

Si nos fijamos en esta tabla de catorce nombres ilustres, sólo uno, Sete Gibernau, fue capaz en ganar en ambas categorías, en 500 y en MotoGP, y es que el barcelonés representa perfectamente el puente entre ambas épocas: fue el último de los españoles que sumó una victoria en 500, y el primero en hacerlo en MotoGP, hace ya 22 años.

Desde que comenzó la era MotoGP, España ha sido el país que más triunfos ha acumulado en la clase reina, 200 victorias frente a las 157 que atesora Italia, y consecuentemente también el que más títulos ha conseguido, 11 frente a los 8 de los italianos.

VICTORIAS ESPAÑOLAS EN 500/MOTOGP

Marc Márquez 64 [MotoGP]
Jorge Lorenzo 47 [MotoGP]
Dani Pedrosa 31 [MotoGP]
Alex Crivillé 15 [500]
Maverick Viñales 10 [MotoGP]
Sete Gibernau 9 [1 500 / 8 MotoGP]
Jorge Martín 8 [MotoGP]
Alex Rins 6 [MotoGP]
Aleix Espargaró 3 [MotoGP]
Carlos Checa 2 [500]
Toni Elías 1 [MotoGP]
Alex Márquez 1 [MotoGP]
Joan Mir 1 [MotoGP]
Alberto Puig 1 [500]



Maverick Viñales va cada día mejor sobre la KTM, y tras el podio frustrado de Qatar, estuvo a punto de conseguirlo en Jerez.

No se puede negar que la simbiosis de Márquez con la Ducati roja es casi perfecta. Ya no le vemos pelearse encima de la moto como lo hacía con la Honda, pero también es cierto que todavía no tiene el nivel de conocimiento que alcanzó con la japonesa, cuando sabía perfectamente cómo encontrar esos límites de la moto e incluso utilizaba los entrenamientos para forzar hasta el infinito y, en muchas ocasiones, irse al suelo. Algo que todavía no ha descubierto con la Ducati.

Antes del GP de España, en un evento de su patrocinador personal, Estrella Galicia 0,0 hablaba sobre su propia condición y esa percepción de superioridad que transmite frente a sus rivales.

Un término que ya entonces quería evitar a toda costa. "Superioridad es una palabra que intento no utilizar, porque te hace bajar la guardia y no estar quizá con la misma intensidad, y eso conlleva cometer errores que no se tienen que cometer". Y también respondía con sinceridad a la



Nuevos motores

Como es habitual, tras el GP de España se celebró en el circuito de Jerez el primer test oficial de la temporada que coincidió con el apagón generalizado que se vivió en la península, pero que no afectó a la jornada de entrenamientos. Marc Márquez lideró la clasificación, sin apenas novedades en su Ducati, y comentó después que había entendido la caída del GP, ya que entró más rápido de la cuenta en la curva

8. Segundo terminó Viñales, que mantuvo su buen ritmo tras ser cuarto el día anterior, y a continuación las Yamaha de Quartararo y Rins. En el caso de los de Iwata, sí tenían importantes novedades en su box ya que ambos probaron un nuevo motor, no el nuevo concepto que está desarrollando en paralelo el equipo de pruebas, sino una evolución del 4 en línea de este año que podrían ponerlo en las próximas carreras porque dejó a ambos pilotos muy satisfechos.

En Honda, los pilotos oficiales, Mir y Marini, también probaron una evolución de su propulsor con el que había disputado el GP el nuevo probador de la marca, Aleix Espargaró, y que también dejó buenas sensaciones sobre todo en el que es el punto débil de la RC213V, la aceleración.

Felicidad máxima para Alex Márquez, que disfrutó muchísimo de su celebración en Nieto-Peliqui.

pregunta de si nos encontrábamos ante el mejor Marc Márquez de la historia: "Creo que no. 2019 fue mi mejor temporada. No soy mejor que el Marc de ese año, pero sí más tranquilo. Ahora tengo otra mentalidad, otra experiencia, otra situación y eso me hace ver las cosas de otra manera. En 2019 solo valía ganar y por eso había la presión que había. Este año yo personalmente no tengo esa presión, por todo lo que he pasado. Lo más importante es que no me siento en deuda conmigo mismo".

EL ANÁLISIS DE BAGNAIA

En lo que llevamos de campeonato, el piloto italiano está siendo el tercero en discordia. Cierto es que ganó en Texas, tras la caída de Márquez, pero salvo en esa ocasión, siempre ha tenido un Márquez por delante y casi siempre a los dos. Que su compañero de equipo le batiera, podría

entrar en las quinielas, pero no que lo estuviera un piloto de la tercera estructura de

Ducati. Da la sensación de que Bagnaia ha perdido la explosividad de las últimas temporadas, pero a cambio ha ganado regularidad, ya que todavía no ha cometido un solo error y está sumando muy buenos puntos de cara al campeonato. Justo lo que le lastró el año pasado en su lucha con Jorge Martín. Estamos asistiendo a una versión más conservadora que nunca del piloto turinés, al que la llegada de Marc Márquez a su box seguro que le hecho cambiar algunas dinámicas. Ahí quien le ve más cauto. Pero también quien considera que el hecho de que tantas veces se queje de su moto es síntoma de debilidad.

Bagnaia es un piloto muy autoexigente y analítico, que conoce la Ducati a la perfección y sabe interpretar mejor que nadie los puntos fuertes y los débiles. Y no dudó en



Aldeguer [54] sigue creciendo y mejorando. A Quartararo le pudieron las ganas en la Sprint. Pedro Acosta sigue sin despegar.



pretemporada cuando apostó por la moto 2024 con mejoras, a pesar de que este año le está costando más ser competitivo. “El problema de este año es siempre el mismo: cuando estás detrás de alguien empiezas a sentir que el tren delantero se bloquea en todas partes. Y es un problema.

Porque cada vez que estás en esa situación, cuando comienzas a soltar el freno

EL ÚNICO RIVAL DE MARC MÁRQUEZ ES ÉL MISMO

tiendes a perder el tren delantero, y es una situación en la que me he encontrado muchas veces a lo largo de este año. En muchas curvas, y no sabemos por qué. Estamos tratando de entender la situación. Porque Marc es muy bueno a la hora de pilotar cualquier cosa, siendo sincero, y yo no puedo hacerlo. Quiero sentirme mejor, y tener una mejor sensación con la parte delantera de la moto, y la situación no está siendo fácil, porque es algo relativamente nuevo para mí”.

Y de esta forma describía su Ducati de 2025. “Creo que tiene más potencial que la GP24, porque tiene más aceleración, más velocidad punta, en la zona de frenada es muy buena, frenando recta es muy buena. Pero no sé por qué, porque lo único que es igual es el chasis y eso debería hacer que el balance fuese muy parecido o el mismo, el año pasado no tenía este tipo de problemas, aparte de en el sprint. En las carreras largas

siempre podía seguir otros pilotos. Mirando los datos, está claro que si pones el tiempo por vuelta de Alex con los del año pasado el potencial es muy similar en las curvas rápidas. Y si pones el mío comparado con el año pasado, no puedo hacerlo. La parte delantera parece más blanda, así que tal vez deberíamos entender la situación y probar nuevas opciones, aunque no creo que sea del todo correcto volver a la 24, también porque Marc está ganándolo todo. Es también complicado cuando tu compañero de equipo gana de esta manera”. Si algo no se puede reprochar al italiano es que busque excusas.

De las muchas certezas que nos ha dejado ya este arranque de 2025 es que el Mundial de MotoGP es cosa de tres, dos visten de rojo y uno de azul. Y que va a ganar una Ducati, esto por descontado. Lo que no sabemos es hasta cuando durará su racha victoriosa. **M**

CARLO PERNAT

MARC ES UNA COPIA DE BAGNAIA EN 2024



Estamos viendo un arranque de temporada muy interesante, con un dominador claro que es Marc Márquez, pero cuya superioridad no se está traduciendo en la clasificación general, donde Álex Márquez lidera tras la carrera de Jerez y los tres primeros están en un pañuelo. Esto que estamos viviendo en este inicio de 2025 quedó reflejado en el increíble fin de semana de carrera que vivimos en Jerez, donde Álex Márquez ganó su primera carrera y su hermano Marc cometió el segundo error de la temporada en cinco carreras.

Digamos que Marc está corriendo como corría Bagnaia el año pasado: suma muchas victorias, pero también demasiados ceros. Parece una fotocopia de lo que hizo Pecco en 2024, que ganó 11 grandes premios, pero sus numerosas caídas le hicieron perder el Mundial en favor de Martín. Marc va por este camino, una copia de lo que hizo Bagnaia el año pasado. Quizás Marc se sienta demasiado seguro, pero a veces traspasa la raya. Yo creía que había entendido, y si no debería haberlo hecho ya, que la Ducati se pilota de cierta manera. No hay que pilotarla como pilotaba la Honda, o como el año pasado pilotaba la Ducati de 2023, que no era una moto perfecta. Ya ha demostrado que sabe gestionar las carreras, pero no puede cometer estos errores que no sirven para nada. En Jerez, por ejemplo, estoy seguro de que hubiera ganado la carrera, solo hay que ver el ritmo que tenía cuando volvió a pista. Estaba a 20 segundos de cabeza y terminó a 18, después de adelantar a un montón de pilotos. Lo que significa que rodaba más rápido que la cabeza de carrera.

Al margen de Marc y de sus errores, hay dos cosas importantes a tener en cuenta. La primera, ¡Atención a Álex Márquez! No hay que perder de vista a Álex en la lucha por el campeonato, porque tiene un equipo que, para mí, es el número uno. Conozco muy bien la escudería y a sus técnicos porque en su día estaban con Enea Bastianini y te puedo garantizar que, en mi opinión, es el equipo más fuerte del Mundial. Yo diría que más que los oficiales. Digo esto con conocimiento de causa. Además, Álex ha crecido exponencialmente. No es sólo un piloto muy fuerte, es que es un campeón que ha ganado dos mundiales. Creo que le sirvió de mucho tener el año pasado como compañero de equipo a su hermano. Tener a su hermano en el box le hizo estar más cómodo porque toda la atención iba para el otro lado, y toda la presión también. Para mí, era lo que le faltaba para dar ese 'click' y convertirse en aspirante al título. Ahora está fuera del box, lo ve en pista, entrenan juntos,

**MARC ESTÁ CORRIENDO COMO
CORRÍA BAGNAIA EL AÑO PASADO:
MUCHAS VICTORIAS, PERO
DEMASIADOS CEROS**

pero no le tiene todo el día dentro del box, como por ejemplo sí le pasa a Bagnaia...

Y esa es la segunda cosa importante que quería destacar: Bagnaia está sufriendo psicológicamente por Marc y ha sido así desde el primer día, desde que Ducati oficializó que sería su compañero de equipo. Desde ese momento, el 'cerebritito' de Pecco ha tenido un 'gusano' dentro, como decimos en Italia, una preocupación que lo ha carcomido. El Bagnaia de 2025 no es el que conocíamos. Pecco no puede hacer constantemente terceros o cuartos, tiene que estar delante de Álex Márquez, tiene que estar delante de Quartararo. Ha ganado dos mundiales y tiene la mejor moto. En mi opinión, se está desgastando demasiado psicológicamente, pensando si han puesto a punto su moto mejor que la de Marc. Tiene que dejar ese tipo de pensamientos, correr con la moto que tiene y arriesgar. Parece que en su cabeza ya está el dogma de 'tengo que acabar las carreras', porque el año pasado ganó 11 y perdió el Mundial. Pero con esa mentalidad no puede enfrentarse a un adversario que se llama Marc Márquez. Y ahora tampoco a Álex Márquez. Mejor que espabile. Me está decepcionando un poco, digo la verdad. Como piloto, no tengo nada que decir, pero pensaba que era un poquito más fuerte psicológicamente.

Hay que decir bien alto. ¡Bienvenido de vuelta, Quartararo! A todos los que dicen que el talento de un piloto hace la diferencia, yo digo que en el caso de los fenómenos la marcan aún más. Y en el actual MotoGP veo dos fenómenos: Márquez y Quartararo, que cuando pueden, dan el zarpazo. Con una moto que ahora es decente, a la mínima Quartararo ha dado el zarpazo. Bravo, Yamaha. Bravo, Massimo Bartolini. Aunque sea sólo con un piloto, es el fenómeno el que marca la diferencia.

Es una pena que no esté en este nivel Pedro Acosta, porque KTM está empezando a funcionar y en Jerez metió cuatro pilotos entre los diez primeros. Pero la diferencia con la cabeza es amplia. KTM se arriesga a arruinar a Pedro Acosta y a otro talento, Bastianini. El que parece que ha renacido es Maverick Viñales, pero todos los problemas que hay alrededor de la marca austriaca pesan. Además, no se están organizando técnicamente muy bien que digamos. Ahora mismo hay cuatro motos diferentes. No puedes tener cuatro motos diferentes porque nunca llegarás a tener una base que pueda funcionar bien para todos.

Duele lo de Jorge Martín y Aprilia porque han tenido muy mala suerte. Técnicamente algún error ha tenido que cometer porque la moto es muy nerviosa de delante, se mueve demasiado. Desafortunadamente, Bezzecchi no está haciendo lo que prometía en pretemporada. Ogura en cambio lo está haciendo bien, pero no deja de ser un rookie. Está claro que la ausencia de Martín ha pesado, primero como piloto, ya que es el número 1; y segundo, para desarrollar una moto que en este momento la desarrolla solamente el bueno de Bezzecchi. Toda la tensión está sobre él. Desearía que Martín volviera en dos semanas, pero desafortunadamente su recuperación será un poco más larga. Lo importante es que ahora esté bien de la cabeza. Ahora hay que ayudarlo sobre todo mentalmente. Hay que estar cerca de él, porque físicamente, las cosas poco a poco se arreglan. Pero está claro que es una temporada tirada a la basura. **M**

MOTOCICLISMO

ESPECIAL

HISTORIA DE LA MOTO DEPORTIVA

1908-1961



**POR SOLO
10€
YA EN
TU KIOSCO**

Un número especial dedicado a la historia
de las motos de competición

www.sportlifeiberica.es



VIEJOS CONOCIDOS

TEMPORADA TRAS TEMPORADA, LAS NUEVAS GENERACIONES DE PILOTOS QUE DEBUTAN EN MOTO3 SORPRENDEN POR SU ENORME RENDIMIENTO. ¿A QUÉ SE DEBE SEMEJANTE PRECOCIDAD? BUSCANDO UNA EXPLICACIÓN HEMOS LLEGADO A ALGUNAS CONCLUSIONES.

TEXTO: JUAN PEDRO DE LA TORRE. FOTOS: GOLD&GOOSE / ATC.

Aunque tendríamos que estar ya más que acostumbrados, no deja de resultar sorprendente el excelente rendimiento que alcanzan algunos debutantes en el Mundial de Moto3. Este año hemos quedado fascinados con el estreno de nuevos pilotos, como Álvaro Carpe, que en Tailandia, la primera cita de 2025, su segundo GP -debutó en el Mundial el año pasado, en el Gran Premio Solidario, la carrera de cierre de 2024- se subió al podio, o el excelente rendimiento de Máximo (Martínez) Quiles en su debut en el campeonato en el Gran Premio de las Américas, donde rindió a gran nivel durante todo el fin de semana y fue quinto en la carrera.

Por cierto, tanto Carpe como Quiles son murcianos, como Pedro Acosta y Fermín Aldeguer, y conforman una emergente cantera murciana cuya eclosión merece ser digna de estudio.

Pero como decimos, no es una novedad. De un tiempo a esta parte hemos asistido a fascinantes estrenos en la categoría. Tenemos presente el arrollador debut de Pedro Acosta en 2021, cuando llegó al Mundial de Moto3 como debutante y se anotó el título, así como el buen rendimiento de Izan Guevara, que ya en su primera campaña fue capaz de ganar carreras y se proclamó campeón en la segunda, como también hizo David Alonso, que sorprendió en 2023 enlazando varias victorias para después no dar opción a sus rivales en la pasada temporada, coronándose campeón con una autoridad desconocida en la categoría.

BUSCANDO UNA EXPLICACIÓN

¿Cómo es posible que pilotos noveles terminen imponiéndose con semejante autoridad a otros con más experiencia? No siempre suele ser así, aunque es una tendencia que se está haciendo habitual. También hemos asistido a la coronación de ilustres "veteranos", como Albert Arenas, campeón en 2020 con 23 años y 74 GG.PP. a sus espaldas, o Jaume Masiá, que

ganó el título en 2023 también a la edad de 23 y con 110 GG.PP disputados. Pero esto ya no es tan frecuente.

Buscando entender el por qué, hemos dado con algunos detalles evidentes. Uno de ellos es la notable experiencia que acumulan los pilotos que llegan al Mundial de Moto3, que se inician en la competición a una edad muy temprana. Lo habitual es que antes de desembarcar en el Campeonato del Mundo hayan desarrollado una larga y precoz trayectoria en diferentes categorías de formación, desde el Campeonato de España, en donde no sólo están presentes los pilotos españoles -gracias a la generosidad de la Federación Española el ESBK es un campeonato abierto en el que participan pilotos de cualquier nacionalidad-, hasta las categorías internacionales como las Talent, y los campeonatos previos al Mundial, como son el JuniorGP y la Red Bull Rookies Cup.

Si echas un vistazo a la tabla que hemos confeccionado con la trayectoria de los actuales pilotos del Mundial de Moto3, verás que hay bastantes que desde niños han competido en las categorías de formación del ESBK, como Moto4 o PreMoto3, y no sólo ellos, sino también algunos de los que actualmente compiten ya en Moto2 e incluso en MotoGP.

Así, a través de las categorías básicas, los pilotos van adquiriendo una amplia experiencia, y compiten de un modo progresivo y racional en unas clases acordes con su edad, capacidad y físico, "educándose" en el mundo de las carreras.

Otro detalle interesante que hemos encontrado es que a lo largo de estos años de formación es muy frecuente que compartan pista con pilotos con los que tarde o temprano se van a encontrar en los Grandes Premios, tanto en Moto3 como en las otras categorías más adelante. Es decir, que hay un conocimiento mutuo, lo que propicia cierta confianza y seguridad a la hora de rodar. En este sentido, para todos es una garantía conocer a los pilotos con

**LOS DEBUTANTES LLEGAN AL MUNDIAL
CON UNA AMPLIA EXPERIENCIA**

LAS BASES DEL ÉXITO DE LOS DEBUTANTES SON TALENTO, CONOCIMIENTO Y CONFIANZA

los que ruedan, porque entienden sus comportamientos, comprenden las debilidades y fortalezas de sus rivales, y los más aventajados tienen esa capacidad especial para sacar provecho de todo ello, con lo que cuando llegan al Mundial han perdido totalmente el “complejo del novato”, y no se reconocen como un piloto con menos conocimiento que el que tienen los que ya se encuentran en el Mundial, cosa que sí sucede, por lógica, en las otras categorías del Mundial, en Moto2 y fundamentalmente en MotoGP.

SIN COMPLEJOS

¿Y por qué carecen del “complejo del novato”? En esencia, como indicamos en el recuadro que complementa este artículo, los pilotos que llegan al Mundial de Moto3 lo hacen tras años pilotando ese mismo tipo de mecánica. La moto de las Talent, de la Rookies y de la JuniorGP es una Moto3, con diferente nivel de evolución y preparación, pero una Moto3 a fin de cuentas, con las mismas características –monocilíndrica 4T de 250 cc- de las motos del Campeonato del Mundo.

Así que, cuando un piloto debuta en el Mundial de Moto3, lo hace sobre una mecánica conocida, con la que ha estado trabajando, de media, cuatro temporadas. En la actual parrilla del Mundial de Moto3, hay pilotos que apenas han cumplido tres temporadas en las categorías de formación y otros que han estado hasta cinco o seis temporadas, y alguno incluso siete. Y durante ese tiempo han compartido pista con la mayoría de los pilotos que se van a encontrar en los GG.PP.

De esta forma, se encuentran en un entorno que no les resulta ajeno. Ha cambiado el marco, pero el paisaje sigue siendo el mismo, y actúan sin complejos. Como decimos, esta situación no es tan común en Moto2, aunque algunos han llegado previo paso por el Campeonato de Europa o campeonatos nacionales, e incluso por Supersport, categoría con la que puede llegar a haber cierta proximidad. Pero en ningún caso se da en MotoGP, salvo situaciones excepcionales con pilotos fuera de lo común, como Dani Pedrosa, Jorge Lorenzo, Casey Stoner o Marc Márquez, que fueron competitivos desde su primer GP en MotoGP. Y esto es así porque MotoGP sólo existe en el Mundial, y competir en esta clase supone adentrarse en un nuevo ecosistema.

Por lo tanto, el éxito de los nuevos debutantes en Moto3 es la consecuencia lógica de una conjunción de factores: talento, conocimiento de la categoría, y confianza. **M**

PILOTOS

	2025	2024	2023	2022	2021
5 BUASRI Tatchakorn		26º	* W/S	9º 6º	24º 8º
6 YAMANAKA Ryusei		11º	13º	12º	20º
8 O'SHEA Eddie		* W/S 14º	10º 21º	16º	21º
10 CARRARO Nicola		21º	29º 8º	* 19º	31º
11 CRUCES Adrián	[R 55 / R 89]	7º	5º	10º	30º 2º 16º
12 ROULSTONE Jacob		* 15º	7º 5º	25º 21º	8º
14 BUCHANAN Cormac	*	6º	14º 11º	24º 17º	27º
18 BERTELLE Matteo		16º	18º	24º	* 35º 21º 7º
19 OGDEN Scott		20º	23º	* 23º	6º 13º
21 MOODLEY Ruche	*	21º 9º	26º 9º 10º	11º 19º	27º
22 ALMANSA David		22º	W/S / 9º	* 8º	18º
28 QUILES Maximo	*	3º 5º	1º 3º	4º 3º	1º
31 FERNANDEZ Adrian		6º	22º	20º	22º
34 ROSENTHALER Jakob	[R 28 / R 89]	* W/S 9º	20º	26º 15º	22º
36 PIQUERAS Angel		* 8º	1º 1º	5º 4º	6º
54 ROSSI Riccardo		18º	14º	14º	23º
55 DETTWILER Noah		25º	* W/S 19º	20º	27º 17º
58 LUNETTA Luca		12º	2º	* 11º 5º	16º 14º
64 MUÑOZ David		5º	10º	* 13º	3º 2º
66 KELSO Joel		9º	17º	21º	* 31º 4º
71 FOGGIA Dennis		28º Moto2	19º Moto2	3º	2º
72 FURUSATO Taiyo		10º	16º	* 27º	11º 1º
73 PERRONE Valentin	*	3º 5º	19º		
78 ESTEBAN Joel	[R 12 / R 28]	* 17º	4º	2º	7º
82 NEPA Stefano		13º	12º	18º	18º
83 CARPE Alvaro	*	* 1º 1º	3º 2º		5º
89 URIARTE Marcos		5º	24º	* 27º	18º 9º
94 PINI Guido	*	2º 13º	2º 11º	1º	18º
99 RUEDA Jose Antonio		7º	9º	1º 1º	* 8º

Mundial Moto3 R Sustituto en 2025 W/S Invitado o sustituto en GP * Debuta en GP
□ Moto3 □ JuniorGP □ Red Bull Rookies (RBR) □ Asia Talent Cup (ATC) □ European Talent Cup (ETC)
□ Northern Talent Cup (NTC) □ Campeonato de España (PreMoto3) □ Campeonato de España (Moto4)
□ Campeonato de España (85GP) □ Campeonato de España (Challenge80)



2020	2019	2018	2017	2016	2015
21°	20°	5°	6°		
24°	* 29°	5°	6°	4°	15°
13°	8°	1°	2°		
17°	11°				
16°	23°	14°	5°		
15°					
22°	24°				
13°	8°	10°			
2°	10°				
*	7°	9°	6°	17°	10°
6°					
6°	1°	4°	23°		
25°	* 32°	15°	38°	21°	
16°	23°	24°	36°	16°	
23°					
20°	3°	11°	13°	5°	
19°	17°				
10°	12°	19°	* 24°	1°	7°
18°	22°				
2°					
20°	25°	19°	* 35°	21°	21°
9°	15°				
12°	10°	22°	22°	8°	12°
13°		4°	3°	1°	



El denominador común

Hay un denominador común durante el periodo de formación de estos pilotos antes de su llegada al Mundial del Moto3. Se trata de la moto, que con pequeñas variantes en cuando a preparación y prestaciones es, en esencia, la misma que emplean durante un largo periodo de tiempo, desde sus años de formación en los certámenes Talent, como ATC, ETC y NTC, y posteriormente en los campeonatos teloneros del Mundial de Moto3, como son el JuniorGP y la Red Bull Rookies Cup.

En todos ellos compiten con mecánicas de Moto3. En las Talent sobre la base de la Honda NSF250 R, en la Rookies con la KTM RC250 FFR, en un estadio de evolución interior respecto a las que compiten en los GG.PP y en el JuniorGP con cualquiera de estas mecánicas, pero con un nivel de preparación inferior al del Mundial.

De esta forma, el mismo tipo de moto se convierte en la herramienta de trabajo para estos pilotos durante un periodo que oscila entre las tres y las cinco temporadas por término general, y eso supone acumular muchas carreras de experiencia. Por ejemplo, Máximo Quiles ha llegado al Mundial con 85 carreras disputadas en ETC, Rookies y JuniorGP; Álvaro Carpe, con 74, y José Antonio Rueda con 81. Todas sobre el mismo tipo de moto.



Impresionante debut de Quiles (28) en COTA. Los pilotos de Moto3 se llevan enfrentando entre sí desde niños, en la clases de formación, en la Rookies y el JuniorGP, y ahora buscan la gloria en el Mundial.





El vía crucis de Martín

Jorge Martín ya está en España para comenzar su larga rehabilitación. El vigente campeón de MotoGP sufrió un grave accidente el domingo del GP de Qatar que le provocó un neumotórax y once fracturas costales. Tuvo que pasar una semana en cuidados intensivos en el Hospital General Hamad de Doha, tras recibir el alta hospitalaria, permaneció durante una semana más en la capital qatarí ya que sus pulmones no estaban en condiciones para volar. Y cuando finalmente recibió la autorización médica, regresó en un avión medicalizado, haciendo escalas en Egipto y Malta. De vuelta en Madrid, Jorge Martín se sometió a una serie de pruebas donde se comprobó que sus lesiones evolucionaban favorablemente, como explicó el director médico de MotoGP, Ángel Charte: "A su regreso de Qatar le hicieron un TAC y las noticias son ciertamente buenas y muy alentadoras. Martín tiene los pulmones perfectos. La pleura, la membrana

que los recubre, está completamente cerrada. Y de las teóricas once fracturas en las costillas le quedan tres: la séptima, la octava y la undécima, que presentan ya un inicio de callo óseo. Por lo tanto, a mi parecer, la evolución es muy positiva. Ahora, esperaremos el tiempo necesario y continuaremos a monitorizarle desde Madrid para ver la evolución de estas fracturas".

Sin embargo, todavía existe incertidumbre sobre el tiempo que durará su recuperación que se presupone será largo. Su buen amigo Aleix Espargaró, que ha estado en contacto con Martín desde el primer día, ya deslizó que le espera un periodo prolongado que podría estirarse hasta después del parón de verano. "Físicamente, está muy jodido, porque tiene mucho, mucho daño, pero sobre todo mentalmente. Imagina... Viene de ganar el Mundial, de estar arriba de la montaña rusa y ahora bajo tierra. Pero bueno, a hacerle compa-



ñía este verano, que yo tendré vacaciones este verano y él también por la lesión, así que a desconectar". Lo importante es que 'Martinator' regrese física y mentalmente recuperado.



JEREZ 2031

El circuito gaditano amplió su contrato con el Mundial de MotoGP por cinco años más (el anterior acuerdo expiraba en 2026), lo que le asegura como sede del GP de España hasta 2031, asegurando presencia todos los años y esquivando la temida rotación. Se trata del tercer circuito peninsular que renueva hasta ese año, tras Barcelona-Catalunya y el Ricardo Tormo de Valencia, por lo que nuestro país se asegura, al menos, tres citas en el calendario el próximo lustro. A la espera de lo que suceda con Motorland Aragón, pendiente de renovar con Dorna. "Es una fantástica noticia y una alegría. El evento es, sino el más importante, uno de los más importante del mundo. Estamos encantados"; señalaba el Carmelo Ezpeleta, que vivió un fin de semana muy especial en Jerez, ya que el trazado andaluz le puso su nombre a la curva 7.



EL V4 CADA VEZ MÁS CERCA

Yamaha está inmersa en dos vías de desarrollo. Por un lado, sigue implementando sus motores de cuatro cilindros en línea que utilizan en el campeonato. Y por otro, esta desarrollando un nuevo propulsor V4 que le iguale al resto de fábricas de MotoGP. Justo antes del GP de España el probador de la marca, Augusto Fernández, completó un par de jornadas de entrenamientos privados en Cheste con el nuevo motor y fue nuevo el Director General de Yamaha Motor Racing, Paolo Pavesio, el que reconoció que el plan es ponerlo en pista en el marco de un GP esta misma temporada: "Ese es nuestro objetivo. Si somos capaces de alcanzar esa meta, lo veremos. Queremos estar listos para un wildcard, así que queremos tener a Augusto en pista evaluando nuestro V4. Si la nueva moto es lo suficientemente buena y más rápida que la actual, existe la posibilidad de competir con ella el próximo año".

APRILIA NO BUSCA SUSTITUTO

La esperada larga convalecencia de Jorge Martín no alterará los planes de Aprilia Racing, que seguirá contando con su probador, Lorenzo Savadori, para ocupar su plaza en el box oficial. Así lo confirmaba el CEO de Aprilia, Massimo Rivola. "Con Savadori la oportunidad es desarrollar la moto lo máximo posible porque tiene todo el conocimiento del ADN de Aprilia. de manera que cuando vuelva Jorge, se encuentre la mejor moto posible. Y también con Bezzecchi que puede dar su beneplácito a las cosas que prueba 'Sava'. Por una parte, renunciamos a tener el número 1, por la otra es una oportunidad de continuar el desarrollo lo más rápido posible".



EL RUNRÚN DE RAZGATLIOGLU

Los rumores sobre el salto del bicampeón de WSBK al paddock de MotoGP es un clásico que se retoma cada cierto tiempo y casi siempre alimentados por declaraciones intencionadas de su manager, el pentacampeón de Supersport, Kenan Sofuoglu. En declaraciones a la web oficial del campeonato de motos derivadas de serie, el turco dejó caer esta posibilidad: "Toprak tiene posibilidades de ir a MotoGP o seguir en WSBK. Todavía hay un 50-50. Con BMW estamos muy contentos, pero BMW no está en MotoGP. Necesitamos tiempo para decidir". Los rumores que llegan desde el otro paddock apuntan a que el piloto turco podría fichar por Honda WSBK en 2026 y dar el salto con esa marca en el 2027. Sofuoglu no desmentía esta operación, pero subía la apuesta para su pupilo: "No es sólo Honda, hay otra marca muy interesada en Toprak para MotoGP". Veremos...



KEVIN CAMERON

TECNOLOGÍA INVISIBLE, LOS MATERIALES



Los estudios que comenzaron a principios del siglo XX abrieron la comprensión del funcionamiento de los materiales resistentes. Ya en la década de 1890 se había descubierto que, si se añadía un 5 % de níquel al acero, su resistencia podía llegar a aumentar hasta un 40 %. Desde mucho antes se sabía que templar el acero bajando de golpe su temperatura cuando estaba al rojo vivo le otorgaba una gran resistencia, pero a costa de volverse quebradizo. Para evitarlo, el acero templado se calentaba después a una temperatura más baja durante cierto tiempo, ganando así tenacidad y necesitando más energía necesaria para separarlo, pero sin perder demasiada resistencia. En 1903, Alfred Wilm intentó aumentar la resistencia de las aleaciones de aluminio de forma similar, pero el aluminio calentado y templado ganaba poca resistencia. Sin embargo, al cabo de unas semanas, volvió a probar esos mismos materiales, y descubrió que habían aumentado su resistencia con el tiempo: habían sufrido un endurecimiento por envejecimiento.

Desde antiguo los que trabajaban el cobre o la plata descubrieron que, al intentar dar forma al metal martilleándolo, este se volvía más duro. Llegaba un momento en el que en lugar de seguir deformándose, se agrietaba. Para devolverlo a su estado anterior, había que volver a calentarlo al rojo vivo y dejarlo enfriar de nuevo, un proceso denominado recocido. A medida que se conoció mejor el comportamiento de los átomos en los cristales metálicos, fue posible calcular la resistencia teórica de los diferentes materiales. Sin embargo, las pruebas con los materiales reales mostraban que tenían una resistencia mucho menor de la esperada. ¿A qué se debía? No se empezó a poder comprender esto hasta la llegada de los Rayos X en 1914. Al iluminar cristales metálicos con ellos, se producían reflexiones de sus planos internos de simetría que fueron estudiados, realizando complicados cálculos que revelaron la estructura cristalina de los metales. El inglés Geoffrey Taylor y otros, propusieron en la década de 1930 que las irregularidades en la estructura cristalina, conocidas como dislocaciones, explicarían la diferencia entre la resistencia teórica y la real. Se necesitaba mucha fuerza para lograr hacer deslizar en la red metálica un plano de átomos sobre otro, ya que había que romper al mismo tiempo todos los enlaces que unían los átomos de un plano con el que estaba sobre él, pero si había de filas de átomos incompletas, la deformación se producía fila por fila, a medida que el defecto se propagaba a través del cristal. No se tardó en aplicar este conocimiento, añadiendo algunos átomos de níquel, que son ligeramente más pequeños que los de hierro -el elemento que compone básicamente el acero- para crear zonas locales de tensión en el hierro cristalino. Estas actuaban como barreras al movimiento de las dislocaciones, aumentando así la resistencia

del material. Una de las primeras aplicaciones del acero reforzado con níquel fue en las placas laterales de las cadenas de transmisión de bicicletas, que luego pasaron a las motos. El enfriamiento lento del acero da tiempo a que la solidificación genere cristales grandes, pero el enfriamiento rápido, como ocurre en el temple, solidifica el material antes de que se produzca mucho crecimiento cristalino, lo que da como resultado una masa de cristales diminutos. Dado que las zonas intergranulares entre los cristales son una barrera eficaz para el movimiento de las dislocaciones, el resultado es una resistencia muy alta. Además, la estructura del acero a baja temperatura, llamada martensita, es más resistente que su forma a alta temperatura, la austenita.

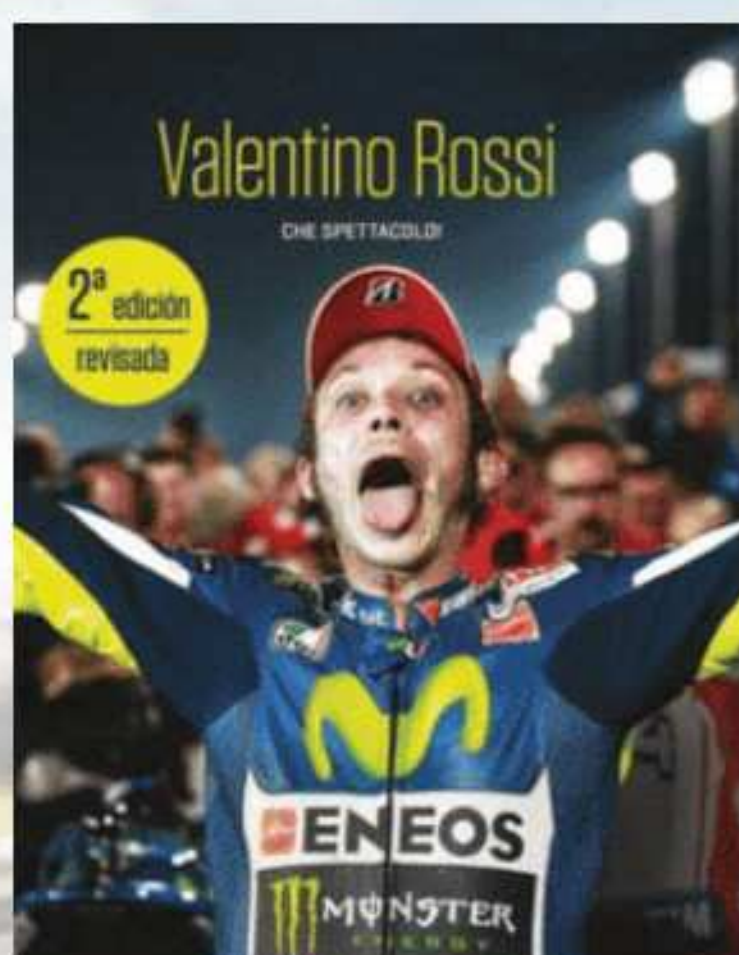
El descubrimiento de Alfred Wilm del endurecimiento por envejecimiento en el aluminio era el resultado de una lenta precipitación de elementos de aleación que, aunque se disolvían fácilmente en el aluminio fundido, se volvían mucho menos solubles con el paso del tiempo. La difusión térmica en el material enfriado permitía que los elementos de aleación menos solubles formaran compuestos intermetálicos extremadamente fuertes en el material, lo que impedía el movimiento de las dislocaciones. Se dice que, durante un tiempo, Yamaha utilizó válvulas fabricadas con el compuesto intermetálico aluminuro de titanio.

En Estados Unidos, el uso de estructuras de aluminio soldadas estuvo desaconsejada durante mucho tiempo. La aleación 6061, que se suelda fácilmente, necesitaba volver a ser tratada térmicamente después. Para evitar que una estructura como un chasis de una moto se deformara al volver a calentarla en el horno, era necesario anclarla en un potro. Cuando en los GP Yamaha, comenzó a probar el uso de chasis de aluminio en la OW48 de 500 cc en 1980, utilizó una aleación de aluminio desarrollada para la fabricación de vagones de tren, la Z5D. No necesitaba tratamiento térmico, porque estaba diseñada para endurecerse por envejecimiento. En 1916, Alfred Rosenhain, trabajando en la Royal Aircraft Factory de Inglaterra, creó una aleación de aluminio endurecida por precipitación muy útil, era la aleación Y. Su resistencia en caliente era muy superior, lo que permitía que las culatas retuvieran los asientos de las válvulas, que estaban encajados a presión. Las aleaciones anteriores perdían agarre gradualmente con el calor. La aleación 142, durante la II Guerra Mundial, se utilizó para fundir millones de culatas de los grandes motores de aviación. Este material ha llegado hasta nuestros días conocido como RR56, y se ha empleado en los pistones de carreras de Ducati hasta hace 20 años. Su desarrollo posterior es la 2618.

El endurecimiento por deformación de los metales es el resultado de que las dislocaciones son impulsadas por las tensiones continuadas hasta el punto de formar nudos tan resistentes que el material aumentaba su dureza de manera considerable. Un posterior calentamiento deshacía los nudos. Intentar lograr en la práctica la resistencia teórica de los materiales, llevó al uso de fibras de vidrio muy finas, y luego a fibras de carbono cristalino como en CFRP, como las de plástico reforzado con fibra de carbono, o las de carbono-carbono, que se usan en los discos y pastillas de freno de MotoGP. Los vidrios son amorfos, no tienen estructura cristalina y los metálicos se encuentran ahora en fase de investigación. Cada barra de horquilla de acero de la Yamaha TZ750 pesaba 2,7 kg, uno de CFRP de una moto MotoGP se siente como si fuese de papel. **M**

**UNA BARRA DE HORQUILLA DE
TZ 750 PESABA CASI 3 KILOS, Y
UNA DE MOTOGP PARECE DE PAPEL**

COMPLETA TU BIBLIOTECA CON LOS **MEJORES LIBROS** DEL MUNDO DEL MOTOR



19,95 EUROS



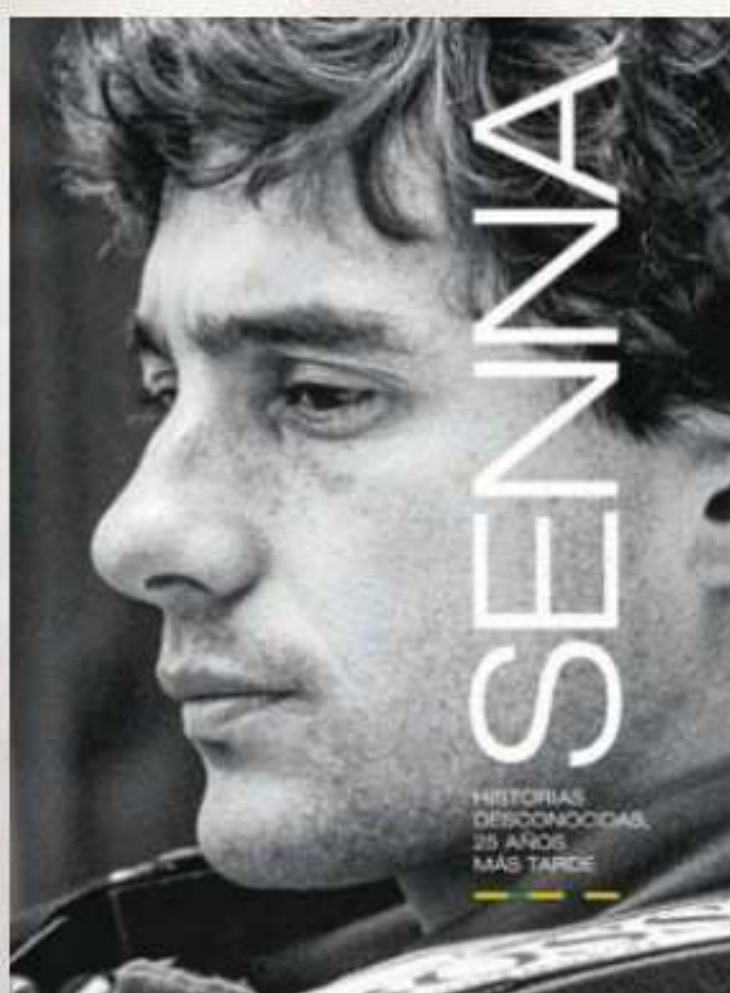
18 EUROS



18 EUROS



14,95 EUROS



15,95 EUROS



25 EUROS

¡CÓMPRALOS YA!

Y MUCHOS MÁS TÍTULOS PARA ELEGIR EN

91 060 44 83

Lunes a viernes de 9:00 h. a 18:00 h.
Julio y agosto de 8:00 a 15:00 h.

- suscripciones.sportlifeiberica.es
- suscripciones@slib.es

Precios válidos para España para formato en papel.



Disponibles también en



CAPÍTULO 112

MÁS PAJA QUE GRANO

LA EXPLOSIÓN DE MARCAS QUE TUVO LUGAR EN LA INAUGURACIÓN DE LA CATEGORÍA DE MOTO2 SE IBA A VER RÁPIDAMENTE ESQUILMADA, Y AÑO TRAS AÑOS EL NIVEL DE NUEVAS INCORPORACIONES NO CUBRIÓ EL DE DESERCIONES ENTRE LOS EQUIPOS CON MENOS MEDIOS Y CAPACIDAD DE EVOLUCIÓN.

TEXTO. PEPE BURGALETA. FOTOS: G&G/SLIB.

Después de tantos años en el que la categoría media del Mundial estaba en manos de dos o tres firmas de grandes fabricantes: Aprilia, Honda; KTM o Yamaha, la posibilidad de contar con un motor común sobre el que había que trabajar muy poco, encendió las expectativas de prácticamente todos aquellos que tenían alguna intención de construir una moto de carreras y demostrar que sus ideas eran válidas. La gran mayoría no se arriesgó lo más mínimo diseñando chasis de doble viga de aluminio, aunque algunos insistieron en soluciones alternativas, que realmente no tuvieron éxito desde el principio. Para desarrollar las motos era necesario contar con un cierto músculo económico para desarrollar a lo largo de la temporada las motos, y con equipos potentes capaces de disponer de los mejores pilotos y los equipos técnicos capaces de ponerlas a punto. No hubo que esperar mucho para que los más potentes como Suter, FTR o Kalex se hiciesen con el control, aunque algunos siguieran desarrollando sus motos con más iniciativa que resultado. De la más de decena de motos de 2010, se pasó a tener un lustro después media docena y a que manera progresiva y constante Kalex acabase prácticamente monopolizando la categoría. En cualquier caso, 2010 puede considerarse como un hito en la historia por ese florecimiento que no se había producido antes, y que desde entonces tampoco ha vuelto a tener lugar.

NIVELES

En este último capítulo de la primera hornada de Moto2 del Mundial tenemos una de las motos que estaban llamadas a liderar la categoría y otras que eran una apuesta diferente, creadas por sus propios equipos y no por un fabricante establecido como era Suter. El futuro de alguna de ellas estuvo ligado a las posibilidades de sus equipos, en el caso de Tech 3 sus resultados no fueron precisamente brillantes, pero el equipo tenía posibilidades para seguir manteniendo la moto en la categoría, otras como MZ o Promoharris estaban en otro nivel, y sus motos no duraron mucho.

La Suter era la moto favorita inicialmente porque la empresa de Eskil Suter era la más potente en ese momento, y además ya había desarrollado su moto en el Campeonato de España el año anterior con el equipo Laglisse y Carmelo Morales. Más de dos decenas de pilotos corrieron alguna carrera con una de ellas ese año, con nombre ilustres como: Cluzel, Bradl, Tomizawa, Rolfo, Simón, Aegerter, Di Meglio, Redding, Corti, Faubel, Pasini, Souguoglu, Canepa, Cardús, Morales o Watanabe. Los cuatro primeros lograron una victoria y Suter se convirtió en la firma ganadora del Mundial de constructores.

La Suter MMX era una moto de estructura bastante común, con un chasis de doble viga de aluminio de líneas bastante tradicionales, con unas vigas inferiores para anclar en motor bastante amplias, que







Las motos



2010 SUTER MMX MOTO2

Con la experiencia de sus anteriores motos de Gran Premio, Suter realizó una Moto2 con la misma técnica que la de las MotoGP y Superbike, a base de piezas mecanizadas de aluminio tanto en el chasis como en el basculante. La Suter contaba desde el principio con todos los detalles de equipamiento necesarios debido a las experiencias previas y al hecho de hacer competido en 2009 en el CEV. Era una de las motos que debía aspirar al título, pero que como la mayoría necesitó bastantes ajustes iniciales para corregir la rigidez de los distintos elementos.



2010 TECH 3 MISTRAL 610

El equipo Tech 3 que tenía a su cargo Yamahas de MotoGP decidió ampliar su estructura con la llegada de Moto2 construyendo una moto propia, para lo que tomó como modelo las YZR-M1 que conocía bien, adaptando su estructura a las necesidades del motor Honda, que tenía particularidades como que la bandeja de aceite obligaba a sacar los colectores de escape por el lado izquierdo junto a la cadena. La Mistral 610 se acercaba a la MotoGP incluso en la carrocería y las cotas. Fue una de las pocas que logró ganar una carrera ese primer año. T



La Suter aplicaba toda la experiencia de la marca en MotoGP y Superbike. Kenny Noyes fue el encargado de desarrollar la Promoharris en su primera temporada.

estaba realizado al completo con elementos mecanizados en el que se podía regular la geometría de dirección y la altura del pivote del basculante. El subchasis era autoportante de fibra de carbono, y el basculante también creado a partir de piezas mecanizadas, con un carenado propio. El equipamiento era el habitual con elementos Öhlins, OZ y Brembo, y un peso por debajo de los 140 kg. A lo largo del año, como fue habitual con todas las motos, se tuvo que realizar un nuevo chasis, con diferente balance de rigidez, a lo que se unió una evolución del carenado y de la toma de aire tras pruebas en el túnel de viento que tenía una entrada inclinada de abajo arriba en su parte inicial. Cada equipo trabajó en el motor de manera diferente en lo que podía, como el tubo de escape. Hay que tener en cuenta la implicación de Suter en categoría, porque un elemento común a todas las motos era el empleo de un embrague deslizante de rampas de la propia Suter, que sustituía la unidad original, que carecía de este sistema. Junto a ciertos trabajos en la culata, el empleo de unos piñones y eje primario de cambio diferentes en las primeras relaciones procedentes del kit HRC, era un propulsor de serie. Esta cercanía a la configuración estándar, aseguraba una gran fiabilidad, aunque realmente tenía menos potencia que las unidades empleadas en el Mundial de Supersport, con preparaciones más elaboradas. El mantenimiento de los motores se realizaba por la empresa de Osamu Goto, Geo-Technology.

En cualquier caso, podría decirse que la Suter fue la gran derrotada de esa primera

temporada de Moto2, ya que sus expectativas eran las más altas de todo el plantel

HECHAS EN CASA

Otros constructores no tenían ni el prestigio ni la capacidad de Suter, y su apuesta era lograr resultados reseñables en un comienzo para poder ascender en el escalafón de preferencias de pilotos y equipos, pero realmente pocos lo consiguieron. Si exceptuamos a Kalex, el resto simplemente realizaría un camino más o menos largo hacia la desaparición, como ocurrió con MZ, Tech 3 o Promoharris.

La primera era un proyecto personal de Martin Wimmer, expiloto en los 80, que había sido junto a Mang uno de los pocos alemanes capaces de ganar un GP en 250 cc. Había comprado los derechos de la firma MZ junto a otro ex piloto, Ralf Waldmann en 2009, y decidió entrar en el Mundial de Moto2. Ni su proyecto industrial ni su moto de carreras tuvieron mucho éxito. En el caso de MZ, no recurrió al habitual diseño de chasis de aluminio de doble viga, sino que construyó uno más simple en tubos de acero. En realidad el equipo podía considerarse que era de "andar por casa", con unos medios realmente limitados y con todo tipo de soluciones caseras para reducir costes. La moto no tenía ni un cuadro de instrumentos convencional, sino simplemente unas luces de alarma de temperatura y régimen. El chasis era bastante simple, construido con tubos rectos de bastante espesor, lo que aumentaba el peso, y el basculante inicialmente era uno de serie de CBR600RR reforzado con chapas para cubrir los huecos de los refuerzos y suplementar la parte superior en su zona trasera. Luego se construyó uno de tubos de acero, que daban a la moto un aspecto realmente clásico. En el resto se seguía viendo la falta de presupuesto, horquilla preparadas por K.Tech, estribos regulables procedentes de la industria auxiliar, un subchasis de tubo cuadrado de aluminio y frenos de series precedentes. A lo largo del año el equipo creó tres chasis diferentes cada vez más ligeros, el primero con subchasis de acero soldado, el tercero para Valencia con tubo de 1,0 mm de espesor, pero la moto pesaba a final de temporada 148 kg, diez más de lo necesario. También dos basculantes de diferente longitud, y se instalaron placas en los laterales del radiador para canalizar el aire e impedir que se escapase por los lados del carenado, lo que logro bajar la temperatura del agua 15 °C. La moto también era diferente a las demás, en el sentido que tenía un bastidor con menos rigidez que los demás. Su piloto era el australiano Anthony West, que tenía un ajuste muy particular de la moto, que acababa siendo muy alta, algo que se unía a los movimientos provocados por la flexión del chasis. El experimento no tuvo continuidad y además MZ tampoco tuvo viabilidad a nivel industrial y en 2014 ya había vuelto a quebrar.

Otra moto poco convencional era la Promoharris, creada en colaboración con el conocido fabricante de bastidores



2010 PROMOHARRIS

El chasis construido por el especialista británico Harris era muy especial, porque aunque su estructura formaba una doble viga de aluminio en los laterales del motor, la parte delantera estaba a cargo de una sección multitubular que soportaba la columna de dirección y que facilitaba el cambio de las cotas y del resto de las medidas, pero que podía implicar diferencias en la rigidez de cada parte del bastidor. El subchasis también era tubular y el basculante disponía de refuerzos en la parte superior, una pieza que como el resto necesitó a lo largo del año diversas revisiones.

Eskil Suter

El suizo comenzó su actividad en las motos como piloto, llegando a competir en el Mundial de 250 cc, pero sin grandes resultados. Pero en 1997 entró en el equipo MùZ como piloto para desarrollar su 500 cc de GP con motor Swissauto, con la que

llegó a competir tras la lesión de Romboni, que era su piloto. Un año antes había creado Suter Racing Technology, para trabajar en proyectos de carreras de motos, aprovechando su experiencia y sus conocimientos técnicos, iniciando su actividad en la propia MùZ. Cuando la firma decidió abandonar el chasis ROC inicial,

Suter se hizo cargo del diseño y la construcción de su sucesor. Tras ello se enroló en el proyecto Petronas de Superbike de Fogarty, desarrollando las motos con motor de origen Sauber, que finalizó en 2005. Desde

2004, Kawasaki había entrado en MotoGP con la dirección del alemán

Harald Eckl, y STR colaboró en el desarrollo de la ZX-RR hasta 2006, para volver a intentar entrar en MotoGP con el inconcluso proyecto de Ilmor Engineering, para el que creó el chasis de la X3 de 800 cc. Con la

llegada de la categoría de MotoGP, se embarcó en la construcción de chasis, ganando el Mundial de marcas en 2010 y 2011 y el título en 2012.

Con la aparición de Moto3, también realizó un chasis para los motores Honda y en 2012 otro para motor BMW aprovechando la creación de las CRT. También realizó su MMX500

con un motor V4 de 576 cc de dos tiempos, una moto exclusiva para su uso en circuitos de la que se vendieron casi un centenar de unidades.



Los chasis de doble viga de las Moto2 eran similares en su estructura, aunque hubo desacuerdos como el multitubular de la MZ, o el chasis mixto creado por Harris.





británico, que había construido en su momento chasis para los motores Yamaha YZR500 junto a ROC. El experimento de esta moto consistía en unir un chasis de aluminio de doble viga en la parte central y la trasera, con una estructura tubular delantero, que se encargaba de soportar la pipa de dirección. De esta manera era relativamente sencillo cambiar las cotas de dirección, e incluso la longitud de la moto modificando la geometría de la caja de tubos. Todo el conjunto de tres piezas era de aluminio 6062 unidas, con la zona central y la trasera mecanizadas en CNC. La dirección se ajustaba con un sistema específico que permitía variar el ángulo y el offset sin tener que desmontar el sistema, y también se ajustaba en altura el anclaje del basculante.

La Promoharris también había participado en el CEV, pero equipando un motor de Yamaha, y se adaptó al Honda definitivo del Mundial. Luego, como era de esperar, hubo que modificar la parte delantera del chasis en un par de ocasiones para cambiar la geometría delantera, y también las vigas laterales para hacerlas más rígidas y ligeras. El basculante tenía una estructura compuesta por tres bloques mecanizados en el centro, sobre la que se encajaban chapas exteriores. También se hicieron dos basculantes, el primero más ligero, el segundo además más corto y estrecho. A todo esto se sumaban cinco versiones del depósito de gasolina, que era muy largo y tres versiones del frontal para ganar presión en la caja de aire. También modificaciones en la carrocería para mejorar la refrigeración y cuatro radiadores más grandes y con diferentes curvas y espesores, incluso diferentes aletas delanteras más grandes para ganar veloci-



Takahashi fue uno de los pocos pilotos capaces de ganar una carrera, la única que logró la Tech 3. Los chasis de la Promoharris y la MZ eran realmente especiales en la categoría

Terreno virgen

La llegada de la categoría de Moto2 fue un hito que hasta ese momento no se había dado en la larga historia del Mundial. Se trataba de correr con motos que tenían el mismo motor y los mismos neumáticos, de manera que su desarrollo tenía que tener lugar sólo en el chasis, sus componentes y en su adaptación a las gomas. Esta reglamentación además alejaba a los fabricantes, de manera que todo tenía que ser privado, y la llamada fue escuchada en todo el mundo. Esa multiplicación de motos en 2010 nunca se volvió a dar ni en la propia Moto2, ni, por supuesto en otras, pero duró poco. En las carreras lo importante es ganar, y para ello es necesario disponer del mejor material, más en una atmósfera en la que tanta igualdad hacía que los detalles fuesen los que desnivelaran la balanza. La consecuencia fue la paulatina desaparición de motos, habían aparecido como setas en otoño, y desaparecieron al acabar la temporada.



dad y mejorar la refrigeración, uno de sus problemas constantes. La moto también estaba por encima del peso con unos 142 kg. Con Kenny Noyes y Joan Olivé, sólo el primero logró puntuar en tres ocasiones a lo largo del año.

La Tech 3 era una moto creada por el equipo de Hervé Poncharal y un proyecto casi particular de su jefe técnico, Guy Coulon. Como competían en MotoGP con Yamaha, la YZR-M1 fue la moto en la que se inspiró su diseño. El chasis estaba formado por una doble viga de aluminio realizado al completo con elementos mecanizados en aluminio 6053 siguiendo la estructura de la Yamaha M1, con posibilidad de regular el ángulo de dirección y tres posiciones del offset en la pipa, además de la altura del basculante. El subchasis era autoportante de fibra de carbono y el basculante de aluminio, y con el refuerzo por su parte inferior para adaptar la misma suspensión trasera de la Yamaha, con piezas realizadas tanto por bloques mecanizados como desde planchas. Se realizaron cuatro chasis con diferente balance de rigidez, rigidez general y distintos pesos. También tres basculantes diferentes por el mismo problema que en el chasis, el chattering, y dos radiadores para reducir la temperatura. La moto era bastante pesada, por encima de los 145 kg. Con Raffaele de Rosa y Yuki Takahashi, fue una de las pocas capaces de ganar una carrera, la de Cataluña con el piloto japonés.

Tras la primera temporada, los ánimos de la mayoría de los equipos que contaban con motos menos competitivas, se fueron enfriando y se produjo una emigración hacia las que conseguían los mejores resultados, que tuvo como consecuencia que salvo el título inicial de Moriwaki y el de 2012 de Suter, la categoría acabase siendo monopolizada por Kalex. **M**

LOS GRANDES PASOS

EL PASO DEL SELLA

EL PASO DEL SELLA ES UNO DE LOS DESTINOS HABITUALES DE CUALQUIERA QUE SE INTERNE EN LOS ALPES DOLOMITAS, UN PUERTO QUE ASCIENDE A 2.240 METROS SOBRE EL NIVEL DEL MAR, SEPARANDO EL VALLE DE FASSA Y EL VAL GARDENA, Y DESDE EL QUE SE ADMIRA LA FAMOSA MARMOLADA.

TEXTO: J.T. / U.B / FOTOS: MOPPETFOTO.





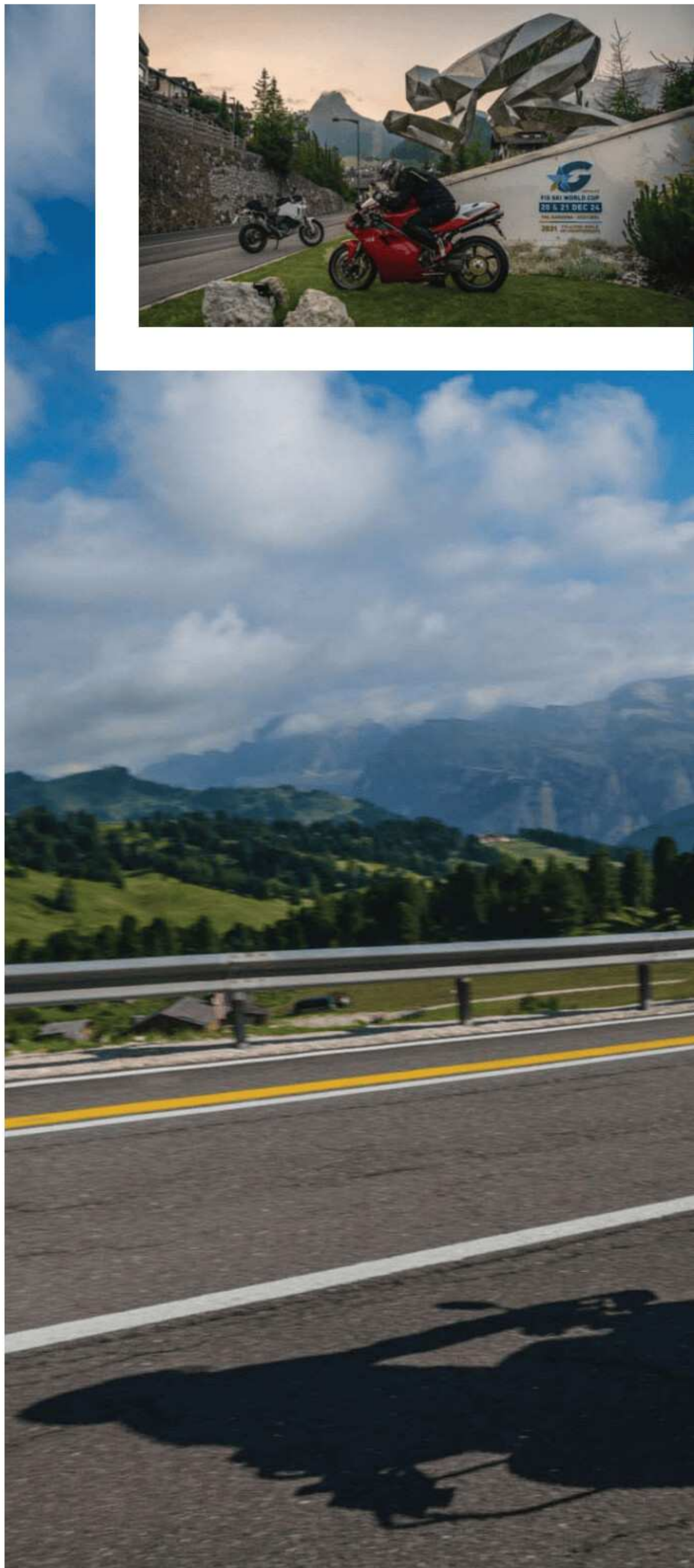
Los Dolomitas son para muchos aficionados al turismo en moto un destino deseado. Se formaron a lo largo de millones de años, cuando los movimientos tectónicos acercaron las placas y el terreno se elevó miles de metros desde fondo petrificado y calcáreo de un mar tropical. Más tarde, las constantes erosiones crearon gigantescas y extrañas formaciones rocosas de colores desde blanco a amarillo grisáceo.

Uno de esos colosos de piedra que se formaron entonces, y que aún hoy en día es más imponente, es el macizo del Sella, que con su forma de meseta, se alza al final del valle de Gardena. Por su flanco occidental discurre la carretera hacia el puerto del Sella, a 2.240 metros de altitud, que da paso al valle de Fassa y puede considerarse el puerto más famoso de los Dolomitas. La carretera se terminó en 1872. Su punto de partida desde el norte comienza en Selva di Val Gardena. A la salida del pueblo, la SS 242 traza dos amplias curvas cerradas y continúa a través de un bosque de coníferas, con curvas de buena visibilidad y poca pendiente, pasando junto a paredes rocosas verticales, remotes e instalaciones hoteleras. Pasado Plan de Gralba, otras dos serpentinas ascienden por la ladera de la montaña, al tiempo que la calzada se estrecha. Después del desvío a la izquierda hacia el puerto de Gardena, el asfalto se vuelve más irregular. Probablemente sufre debido al tráfico pesado procedente de una cantera de grava cercana.

Desde el punto de vista de la conducción, aquí no existen desafíos importantes. El tramo puede hacerse muy rápidamente, pero hay que tener presente que hay cambios bruscos en la anchura de la calzada y que existen bastantes roderas que hacen vibrar las suspensiones. La pendiente no supera el 9 %, y las “tornanti” más cerradas ya han quedado atrás, ya que debido a la altitud de Selva di Val Gardena, ya está a 1.560 metros no hay mucho desnivel que superar. Hay que tener cuidado con los carriles bici recién creados, que tienen marcas de pintura chillonas para distinguirlos y terminan de golpe en los puntos más estrechos, obligando a los ciclistas a volver a incorporarse a la carretera, que en esos puntos es muy estrecha. Si nos referimos únicamente a su trazado y la conducción pura, la vertiente norte del puerto del Sella es probablemente aburrida. Su atractivo reside en los paisajes espectaculares que se despliegan ante nosotros. Se caracterizan por suaves colinas que terminan abruptamente en paredes rocosas verticales y enormes pastos alpinos verdes, donde, junto a cabañas de madera decoradas, descansan inmensos bloques erráticos. No lejos de la cima del puerto, aparece un espectacular mundo pedregoso formado por un desprendimiento de rocas en tiempos remotos.

También son tremendas, aunque en sentido negativo, las consecuencias del turismo. En las fechas más concurridas, sobre todo en pleno verano y los fines de semana, te encuentras con un caos circulatorio en toda su extensión. Es cuando todo el mundo parece sentirse atraído por estas montañas pálidas. Resulta surrealista ver cómo se acumulan los vehículos en la carretera y los excursionistas en las rutas de senderismo. La obligación de usar el disco de aparcamiento, incluso en las explanadas de grava más pequeñas, parece un intento desesperado por encauzar el interminable flujo de visitantes.

Las curvas del puerto del Sella dirigen la mirada alternativamente hacia el Sassolungo, el macizo del Sella y el gigantesco Piz Boè. Y una y otra vez, entre las hendiduras de las agujas rocosas, asoman otras cumbres donde, incluso en las crestas más expuestas, los árboles se aferran a la roca. Esta experiencia se ve coronada por el juego de colores de las torres dolomíticas.





El Paso del Sella es una de las más atractivas rutas de montaña para motoristas, ciclistas y senderistas, que coinciden en muchos puntos del recorrido.



LA VERTIENTE NORTE DEL SELLA
RESULTA ABURRIDA PARA
RODAR PERO LO COMPENSA SU
EXTRAORDINARIO PAISAJE

Durante la mañana, la suave luz disipa la palidez de la roca y la baña en un cálido tono amarillo, mientras que la dura luz del mediodía resalta las grietas y fisuras de la piedra y el sol del atardecer deposita su resplandor ígneo sobre los colosos pétreos.

Este paisaje, que supera sus propias impresiones a cada minuto, merece ser contemplado y apreciado con calma. La limitación de velocidad a un máximo de 60 km/h en la carretera del puerto del Sella es una bendición. La cima del puerto desentona un poco, resultando solo un poco acogedora. Las escasas plazas de aparcamiento son de tierra y terminan directamente al borde del precipicio. Aparte de un hotel que ha conocido tiempos mejores y una tienda de recuerdos que parece anclada en el pasado, a primera vista no ofrece nada especial. Sin embargo, los asientos en la terraza del quiosco bien merecen una parada, porque tienen una vista impresionante de la resplandeciente Marmolada, la montaña más alta, con sus 3.343 m, de los Dolomitas.

En la vertiente sur, el carácter de la carretera cambia por completo. La montaña trabaja constantemente sobre la calzada, provocando deslizamientos e inclinaciones, agrietando el asfalto y echando por tierra cualquier reparación en cuestión de meses. Desciende de forma más vertical y las tornanti, aunque también aquí tienen anchura suficiente para autobuses, son más y más cerradas. Los tramos rectos son más largos y el paisaje alrededor más agreste. Vive de la imponencia

de las paredes aparentemente interminables del macizo del Sella y del Piz Boè, que se elevan por encima de todo a más de 3.100 m. A sus pies, enormes pedreras empujan el bosque hacia el valle. En los bordes de las paredes rocosas de tonos negruzcos, enormes bloques de piedra esperan su caída al vacío.

Desde el desvío hacia el puerto de Gardena, hasta el enlace con la Gran Carretera de los Dolomitas que conduce al puerto Pordoi, apenas hay que recorrer once kilómetros. Sin embargo, este corto tramo está repleto de impresionantes paisajes.

LA ZONA

La ruta por el puerto del Sella es relativamente corta, pero atraviesa una de las comarcas más fascinantes de los Dolomitas. Su trazado de norte a sur no presenta grandes exigencias de conducción, pero es muy variado. Al puerto se puede acceder por el valle de Gardena (Alto Adigio/Südtirol) o el valle de Fassa (Trentino) y forma parte de la famosa ruta de los Cuatro Puertos alrededor del macizo del Sella, conocida como Sellaronda. El puerto del Sella es un destino de excursión muy popular para senderistas y escaladores, y está muy concurrido en los meses de verano. Se intenta contrarrestar el tráfico desbordante con diversas medidas, como el fomento del transporte público o, como ocurrió en el verano de 2017, mediante cierres de la carretera en determinados días de la semana. **M**

EN TEMPORADA ALTA Y FINES DE SEMANA LA ZONA ES UN CAOS POR LA AFLUENCIA DE VISITANTES



Se llega a lo alto del puerto con una sonrisa de oreja a oreja, impresionado por los paisajes que rodean esta ruta.





No andan sobrados de plazas de
aparcamiento... Pero merece la
pena pararse si encuentras un
hueco y buscar una terraza desde
la que contemplar el espectacular
paisaje del entorno.





Información

DATOS DE INTERÉS

Los pasos de montaña alrededor del macizo del Sella no se acondicionaron hasta la segunda mitad del siglo XIX. El puerto del Sella fue el primero, en 1872. En 1884 se construyó aquí también el primer alojamiento. Aunque se encontraba a pocos kilómetros del frente durante la I Guerra Mundial, la zona del puerto del Sella se libró de las acciones bélicas. No obstante, el puerto se utilizó como ruta de abastecimiento.

SUGERENCIAS GASTRONÓMICAS

Bar «In Sella», situado justo enfrente de los remontes del Sassolungo, con aparcamiento gratuito para motoristas, y pequeños aperitivos para todos los gustos.

SUGERENCIAS DE ALOJAMIENTO

El Hotel «Florian» en Selva di Val Gardena, ofrece habitaciones amplias y modernas y una sabrosa mezcla de cocina mediterránea y del Tirol del Sur. [Hotel Florian, Calle Ruacia 25, 39048 Selva di Val Gardena (BZ), Tel.: +39/04 71/79 20 40, email: info@florian.bz.it, www.florian.bz.it]

PUNTOS DE ENCUENTRO

La explanada en la cima del puerto del Sella suele estar ocupada por autocares y coches. En el refugio Sellajochhaus, a un kilómetro de la cima del puerto, las motos aparkan gratis.

OTROS PUERTOS CERCANOS

Passo Pordoi, Passo Campolongo, Passo Gardena, Passo di Fedaia, Passo Valparola, Passo di Falzarego, Passo di Giau

FICHA

País: Italia

Provincias: Alto Adigio/Südtirol y Trentino

Tramo: Selva di Val Gardena [N] a Canazei [S]

Longitud total: 21 kilómetros [11 kilómetros desde el desvío del puerto de Gardena hasta el desvío del puerto Pordoi]

Longitud vertiente norte: 5 kilómetros [desde desvío puerto de Gardena]

Longitud vertiente sur: 6 kilómetros [desde desvío puerto Pordoi]

Altitud: 2.240 m

Pendiente máxima: 11 %

Carretera de peaje: No

Firme: Asfalto

Abierto: Todo el año

MARIANO URDÍN

PABLO, ¿DE VERDAD CONOCÍAS MUCHO LA PERSONALIDAD DE TÚ PADRE?



Con la victoria en el circuito de Losail en Qatar, Marc Márquez la logrado su 91ª victoria en Grandes premios, superando al Campeonísimo Ángel Nieto. Ante tan importante efeméride, quiero rendir un sentido homenaje a mi admirado, a mi ídolo, Ángel Nieto, campeón entre campeones. Creo que he escuchado, leído o contado cien veces la apasionante historia de nuestro ilustre zamorano. Nacido el 25 de enero de 1947, aunque siendo apenas un bebé, con un año de vida, su familia se mudó a Madrid en busca de un futuro mejor, concretamente al barrio de Vallecas, donde Ángel se crió y creció. Allí le inocularon el veneno del motociclismo, dejó el negocio de la pollería familiar y buscó trabajo como aprendiz en un taller de motos de su barrio que regentaba otro gran personaje del mundo del motor, Tomás Díaz Valdés, tristemente fallecido en marzo del 2020.

Si te contara todo lo que me gustaría contarte sobre Ángel Nieto, tendría que utilizar este número de la revista entero, así que voy a intentar resumir lo más posible. Una vez demostrado su incipiente talento a los mandos de una moto de competición, Ángel firma su primer contrato como piloto de Derbi en 1964. Al año siguiente consigue la primera victoria de su vida en el Campeonato de España (125 cc) en Sevilla y en 1967 hace su primer podio en una prueba del Campeonato del Mundo, 2º en el GP de Holanda en la categoría de "las tazas de café".

En los 24 años que se mantuvo participando en el Campeonato del Mundo de Velocidad consiguió seis campeonatos en la categoría de 50 cc (1969, 1970, 1972, 1975, 1976 y 1977) y siete en la categoría de 125 cc (1971, 1972, 1979, 1981, 1982, 1983 y 1984), total 12+1. Cuenta con las consabidas 90 victorias en GP y ha subido al podio en 139 ocasiones. Además, logró cuatro subcampeonatos del mundo y 23 títulos de Campeón de España.

Para un servidor fue mi inspiración. Estuve en el circuito del Jarama en el año '71. Para mí Ángel era... parte de mi vida, con 15 años tenía tres póster suyos en mi habitación, uno con la 50 cc con el radiador de agua frontal del carenado, otro con la 125 cc de '72 y otro que me encantaba, un retrato suyo, debía ser del año '67 con un casco Cromwell tipo chichonera con gafas de cuero Climax. En esa foto debía de tener unos 20 años, pero ya en su gesto tenía cara de hombre maduro, una mirada con una determinación absoluta y el brillo en sus ojos de una ambición sin límites.

Para mí Ángel, no fue solo un campeón de motociclismo, era el símbolo del talento, del tesón, de la inteligencia, de la astucia para plantearse sus tácticas, era capaz de intimidar a sus rivales y ganarles casi desde antes de formar en la parrilla de salida. Sin ninguna duda, uno de los mejores estrategas en competición que ha existido.

A ÁNGEL, LO QUE REALMENTE LE
HABRÍA GUSTADO ES HABER SUPERADO
LOS 15 TÍTULOS DE AGOSTINI

Luego estaba su habilidad para leer la carrera, estudiar a sus rivales y saber exactamente dónde y cuándo atacar, que solía ser cuando menos se lo esperaba su incauto rival. A veces simulaba que algo no le funcionaba bien, para que su contrincante se confiara y le sorprendía en la última vuelta y muchas veces hasta en la última curva. Esos ataques se convirtieron en legendarios.

Es innegable que Ángel tenía un talento inmenso, pero sin duda lo mejor estaba dentro de su cabeza, la enorme velocidad a la que le funcionaba su cerebro, él tenía una planificación que procuraba ejecutar de forma precisa, pero al mismo tiempo, si la situación lo requería, era capaz de improvisar, de mantener la calma en medio del caos y esperar su momento con paciencia y sangre fría. Sabía cuándo adelantar, dónde arriesgar y, sobre todo, cuándo era mejor ceder para volver a atacar y ¡ganar!

Ahora viene mi segunda parte, que fue el emotivo y sincero homenaje que le tributó Marc Márquez en el pasado GP de Argentina al igualar su cifra de 90 Grandes Premios. Precioso detalle del de Cervera. No me cabe duda que Marc es el mejor discípulo de Ángel, al que se le pueden aplicar también casi todas las virtudes dichas del maestro Nieto en estas humildes líneas. Pero lo que me dejó perplejo es lo que dijo su hijo Pablo Nieto, en la entrevista de Izaskun Ruiz sobre el detalle de Marc con su padre. Transcribo sus palabras de forma literal: "Que Marc le haya igualado... quieras que no... A mi padre siempre le gustaba que le igualaran o que le superaran, era algo que siempre... Él lleva el motociclismo dentro y... es de agradecer, simplemente agradecer, pues siempre que se acuerdan de mi padre... es un honor...".

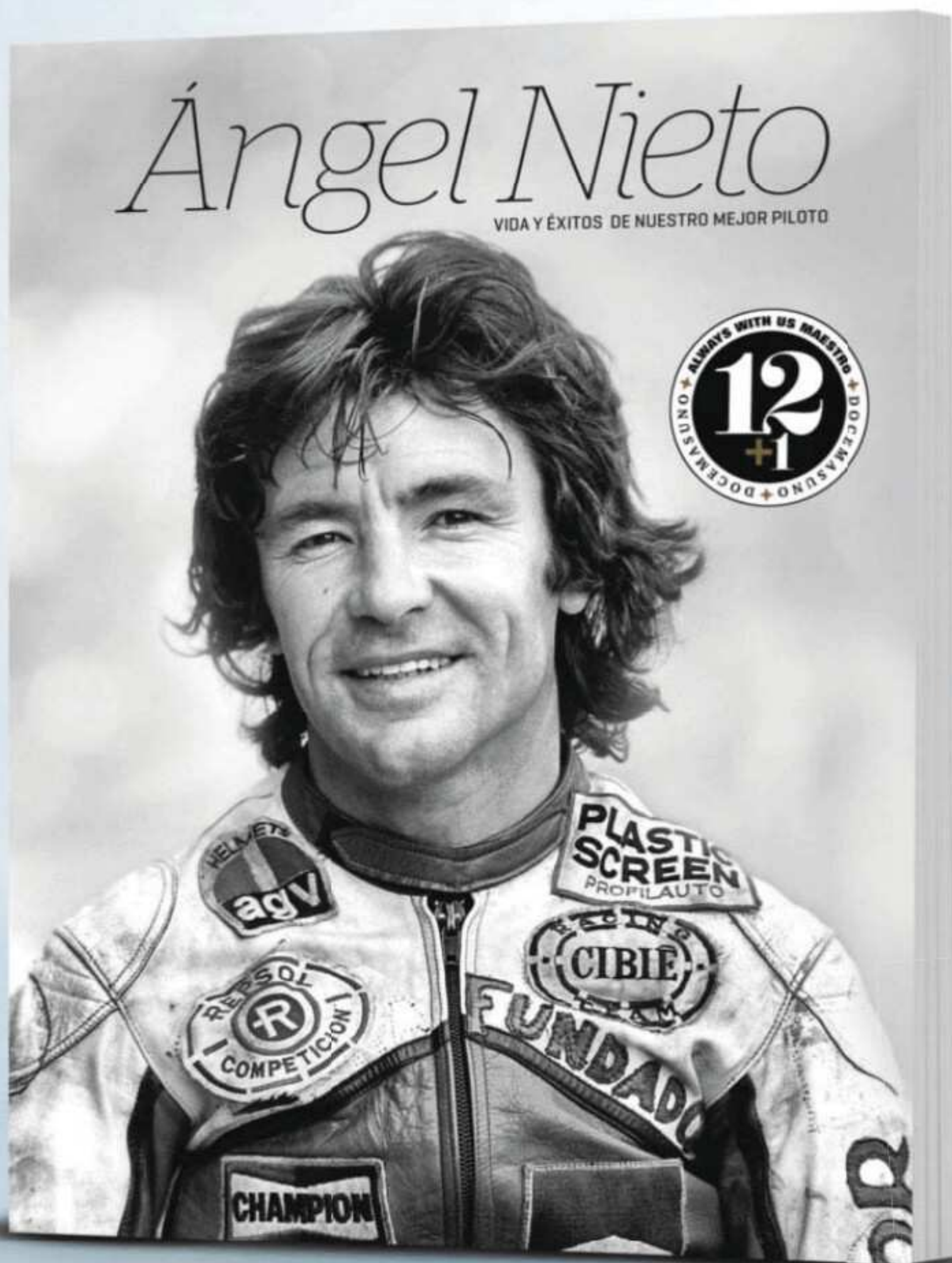
Evidentemente Pablo estaba muy emocionado, muy agradecido con el detalle de Marc y no sabía muy bien qué decir. Si Ángel levantara la cabeza, se quedaría tan "ojoplático" como me quedé yo. Evidentemente también estoy seguro que Ángel Nieto como padre, no tiene nada que ver con el Ángel Nieto piloto rival en la pista. Ángel ¡no quería perder ni a las canicas! Solo tenía un objetivo desde que se montó en una moto de competición hasta que lo dejó en el '86, y ese era simplemente ganar. Era lo único que importaba y ponía todos los medios que tenía a su alcance y más para lograrlo. Cuando Derbi se retiró a finales del '74, Ángel se las ingenió para ganar el Mundial de 50 con una Kreidler que él se consiguió moviendo todos sus hilos. Al año siguiente se las ingenió para que Bultaco comprara Piovaticci y a sus dos ingenieros, y ganó dos mundiales más. Y cuando Bultaco entró en crisis, se ofreció a Minarelli (que era la que ganaba entonces), pasó por encima de los pilotos oficiales italianos y ganó otros dos mundiales (en el '79 y '81). Y luego hizo lo mismo en Garelli en el '82, '83 y '84.

Así que mi querido Pablo, eso de que a tú padre le gusta que le igualen o superen sus metas... Con todo el respeto, me "escojono".

Ángel Nieto al igual que Marc Márquez, es un monstruo de la competición, un depredador nato con un intenso, voraz y constante hambre de victorias y creo que los grandes campeones de la historia del motociclismo, que apenas se cuentan con los dedos de una mano, ¡tienen que ser así!

A Ángel, lo que realmente le habría encantado, es haber superado los 15 títulos de Agostini y haber vencido más de 122 Grandes Premios, para superar al astro italiano. A día de hoy creo que es muy difícil que alguien logre superar esa marca, pero es posible que, igual que debió pensarlo Valentino Rossi, puede que a Marc también se le pase esa lejana idea por la cabeza. **M**

Suscríbete a **MOTOCICLISMO**



6 NÚMEROS DE
MOTOCICLISMO



LIBRO DE REGALO
ÁNGEL NIETO
VIDA Y ÉXITOS DE NUESTRO MEJOR PILOTO

28,80
EUROS



BONO CULTURAL

SI CUMPLES **18 AÑOS**,
SUSCRÍBETE CON EL
BONO CULTURAL JOVEN



91 060 44 83

Horario: Horario: L-V de 9 a 18h

suscripciones.sportlifeiberica.es

Válido para forma de pago con tarjeta de crédito. Oferta solo válida para España para revista en papel (50 primeras solicitudes). Quedan excluidos los objetos promocionales de portada. BÚSCALA TAMBIÉN EN SPORT LIFE IBÉRICA STORE



THE
**DARK
SIDE
OF
JAPAN**

YAMAHA
MT-07

Y-AMT



NUEVA MT-07

AHORA DESDE 89€ AL MES*

Entrada: 2.473,67 €. 35 cuotas de 89 € y una última cuota de 3.751,56 €.

TAE: 7,45%

   www.yamaha-motor.eu

YAMAHA MOTOR SERVICES | **YAMALUBE** | **MY GARAGE**

Download on the
App Store

GET IT ON
Google play

 **YAMAHA**
Revs your Heart

70th
ANNIVERSARY

Ejemplo de financiación para Yamaha MT-07 Y-AMT 35kw. PVP: 8.299 €. Entrada: 2.473,67 €. Importe total financiado: 6.055,43 € (incluida comisión de formalización del 3,95%: 230,10 €). 35 cuotas de 89 € y una última cuota de 3.751,56 €. Total intereses: 811,13 €. Coste total del crédito: 1.041,23 €. Importe total adeudado: 6.866,56 €. Precio total a plazos: 9.340,23 €. TIN: 5,49%. TAE: 7,45%. Sistema de amortización francés. Financiando con Banco Cetelem S.A.U. hasta el 30/06/2025.



Esta REVISTA fue DESCARGADA de JAROCHOS. Puedes
accesar a nuestro GRUPO PRINCIPAL en TELEGRAM a través
del Grupo de paso

@PurgatorioJarocho
<https://t.me/purgatoriojarocho>

En Jarocho NO promovemos ni incentivamos el uso inadecuado de autoría intelectual, solo compartimos material que ya se encuentra en Internet con una simple búsqueda en cualquier buscador o en sitios como PDFMagazine, WordlMagz, etc.
Si piensas que se están socavando tus derechos de autor mándanos un mensaje (con previa identificación como portador de los derechos sobre el material reclamado) solicitando la retirada del material.